

**Nagy Tamás**

# **A MONARCHIA VASÚTJAI AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN**

## **THE RAILWAYS OF THE MONARCHY IN WORLD WAR I**

### **Abstract**

The outbreak of WWI hundred years ago, in July 1914 had a decisive influence both on Hungarian and on world history. The Great War was the armed conflict where military land transportation was organised almost exclusively by rail. Among the Hungarian railway companies, the MÁV (Hungarian State Railways) and the South Railways, which was still independent at that time, shared the biggest part of the tasks. After the army, the railwaymen made the greatest sacrifice of people, material and workforce. I firmly believe that we must acclaim the accomplishment of the railwaymen who held on during the four and a half years of the war knowing that conscription and war losses would prune back the most active age groups of their staff. However, we must raise the question critically: despite a decade of preparation why did the army leadership not count on the simultaneous attack of all possible enemies? Historiography and relevant sources indicate that there were separate, but synchronised operation plans with railway capacity included for the mobilization against Serbia and for the case of the war declaration of Russia, but the Monarchy did not have a reaction plan for simultaneous mobilization on all fronts and for war declarations that followed within days. However, the Monarch could have or should have counted on the possibility (at least after the annexation of Bosnia-Herzegovina in 1908 that had resulted in the alienation of Russia and the Monarchy) of a two-front war and organise the transportation of soldiers and

the provision of civil population. The analysis of the railway system of the era confirms that the Dual Monarchy had not prepared for a war with several fronts with the development of the infrastructure. In order to realise the ‘Blitzkrieg plan’, an extraordinary speed and efficacy of transportation was needed, as the example had been set by the Prussian army in the war of 1870. On the contemporary level of technical development, quick mass transportation could have been carried out only on a railway system of multiple tracks. As far as the exits of the Carpathian Basin are concerned, double tracks were built only in north-eastern Hungary, in the direction of Russia; the other fronts were approachable on secondary lines of single tracks built for slower trains with light axle. On the Eastern side of the Carpathian Mountains, there were no railways at all on a 350 kilometres-long distance from the valley of the river Tisza to the Ghimes-strait; this was the reason why Brusilov directed his offensive in 1916 towards Bukovina.

KEYWORDS: rail, railwaymen, mobilization, Austro-Hungarian Monarchy



*Hadifogolyvonat oroszokat szállít a galíciai hadszíntérről Magyarországra a Kárpátokon át, az 1915 februárjában helyreállított Ung-völgyi viadukton (A külön nem jelölt illusztrációk dr. Kubinszky Mihály gyűjteményéből származnak)*

A száz évvel ezelőtt, 1914 július 28-án kezdődő első világháború nemcsak a történelmi Magyarország sorsát érintette végzetesen, de az egész világ további alakulására döntő befolyást gyakorolt. A „nagy háború” az a katonai konfrontáció volt, amelyben még és már a szárazföldi katonai szállításokat szinte kizárólag vasúton szervezték meg. A magyarországi vasúttársaságok sorában a MÁV-ra hárult a legnagyobb feladat, valamint az akkor még önálló Déli Vasútra és Kassa–Oderbergi Vasútra. A hadsereg után a vasutastársadalom hozta a háborúban a legnagyobb emberi, anyagi és munkaerő-áldozatot.

Az utókor csak elismeréssel méltathatja a négy és fél éves háborúban az eredeti szakmájukat ellátó vasutasokat, tudva, hogy a sorozás és az embervesztés közülük is az életkori összetétel szempontjából legaktívabb hányadot ritkította meg. De annál kritikusabban vethetjük fel a kérdést, hogy a hadvezetőség a – többéves, sőt évtizedes – előkészítés során miért nem számolt a várható ellenségek időben egyszerre történő fellépésével. A szakirodalom és a vonatkozó források feldolgozásából kiviláglik, hogy a Szerbia elleni felvonulás és az Oroszország részéről várható hadüzenet mindegyikére volt ugyan a vasúti kapacitással összehangolt felvonulási terv előkészítve, de a várható és napokon belül bekövetkezett együttes mozgósításra, majd hadüzenetre nem volt megfelelően kidolgozott intézkedés. Pedig legalább az 1908. évi bosznia-hercegovinai annexió óta, amely az Osztrák–Magyar Monarchia és Oroszország viszonyát közel egy évtizeddel a háború előtt fenyegetően megrontotta, számolni lehetett, sőt kellett volna azzal, hogy a két frontra egyidejűleg kell csapatokat szállítani, és közben szükséges a lakosság ellátását is biztosítani. Ehelyett a Monarchia vezetői még július 28-án is abban bíztak, hogy az oroszok nem (vagy nem most) fognak hadüzenetet küldeni.

## **AZ OSZTRÁK–MAGYAR MONARCHIA VASÚTI FÖLDRAJZA<sup>1</sup>**

A dualista állam 676 ezer km<sup>2</sup>-nyi területén 48 300 kilométer vasút épült 1914. július 28-áig, ebből 2500 kilométer különböző vágányközű keskeny nyomtávú vasútvonal, 45 800 kilométer normál nyomtávú, utóbbinak 18,5%-a kétvágányú: 8500 kilométer.

---

<sup>1</sup> KERI KÁLMÁN (1985): Az Osztrák–Magyar Monarchia vasúthálózata 1914-ben és felhasználása az első világháborúban. *Hadtörténeti közlemények* XXXII. évf. 2. sz. 225–293. Itt jegyezzük meg, hogy a földrajzi neveket 1914-ben érvényes névalakban, de mai helyesírással szerepeltetjük. A helynevek mai alakja az internet segítségével könnyen meghatározható.

A magyar Szent Korona országainak területén a 22 489 kilométeres hálózatból 1603 kilométer a keskeny és 20 886 kilométer a normál nyomtávú vasutak hossza. Ebből látható, hogy a kétvágányú vonalak aránya a magyar államfélen (6,4%) lényegesen kedvezőtlenebb volt az osztráknál (27%)! A potenciális ellenségek felé vezető vasútvonalak közül Ausztriában csak a tiroli, az első trieszti és a galíciai fővonal volt kétvágányú, Magyarországon pedig kizárólag a miskolc–beszkidi. Ezzel szemben a cári Oroszország a Galícia és Kelet-Poroszország felé vezető vasútvonalait francia tőkeinjekcióval jelentős mértékben fejlesztette. (1. térkép)

A száraz statisztikai adatok alapján a Monarchia a világ egyik legsűrűbb vasúthálózatával rendelkezett, ám a vasútvonalak földrajzi elhelyezkedése erős aránytalanságot mutatott. Amint Majdán János megállapította,<sup>2</sup> a Monarchia fővonalai alapvetően a kontinentális kereskedelem szempontjai alapján épültek, Kubinszky Mihály és társai ismertették,<sup>3</sup> hogy a mellékvonalak építése esetén a lokális gazdasági igények mellett a tartományi-vármegyei közigazgatás érdekeit vették figyelembe. Tehát annak ellenére, hogy a vasút stratégiai szerepe már az amerikai polgárháború óta ismert volt,<sup>4</sup> a fegyverkezési versenyben egyébként is hátrányban lévő osztrák–magyar társállamok nem vállalhatták a vasútépítés magas költségeit. Egyetlen vasútvonalat sem a stratégiai szempontok miatt építettek, legfeljebb a műtárgyak tengelyterhelésénél, az állomási és nyílt vonali vágányok bővítésénél vették figyelembe azokat.

Így a vasútépítés érdekei a kereskedelmi, szállítási igényekhez igazodtak, ennek következtében a Monarchia gazdaságilag fejlett területein (Bécs, Linz és Graz környékén, Csehországban, Sziléziában és Nyugat-Galíciában, valamint Budapest környékén, a Dunántúlon, a Felvidék nyugati részén, Bácskában és Bánságban) rendkívül sűrű vasúthálózat épült ki, viszont az Alpokba, a horvát–dalmát tenger melléki hegyvidékre és Magyarország északkeleti, keleti részébe csak kevés vasútvonal vezetett. A kb. 600 kilométer hosszú német–osztrák határon 52 nagyvasúti határátléte épült, a kb. ötször akkora többi határterületen mindössze 18! Ebből két vonal a semleges Svájcba vezetett, hat az akkor még semleges Olaszországba és öt a hasonló helyzetű Romániába, Oroszország felé négy, Szerbiába pedig mindössze egy!

<sup>2</sup> MAJDÁN JÁNOS (1987): *A vasszekér diadala. /Népszerű történelem/* Budapest, Kossuth Könyvkiadó. 137–139.

<sup>3</sup> KUBINSZKY MIHÁLY – NAGY TAMÁS – TURÓCZY LÁSZLO (2009): *Ez a vonat elment. Adatok a régi magyar vasúti mellékvonalak történetéhez.* Tatabánya, Stil Nuovo. 21–25.

<sup>4</sup> KISS GÁBOR FERENC (2012): Vasút és hadászat a második világháború előtt. *Indóház* 8. évf. 6. sz. 16–21.

A vasúti közlekedés hatékonyságát a hegy- és vízrajzi viszonyok is befolyásolják, hiszen egy nagy folyó keresztezése kerülő útirányt kényszerít ki, míg egy hegységen történő átkelés megnöveli a menetidőt és csökkenti az áteresztőképességet. A Dunán épült 14 vasúti hídból a hét magyarországra hárult a katonai szállítások nagyobb volumene: ezek egymástól 120-150 kilométeres távolságra épültek, és mindössze a budapesti déli összekötő vasúti híd volt közülük kétvágányú. A Tisza alföldi szakaszán több híd épült, ám az utolsó híd Szegednél kb. 120 kilométerre feküdt a dunai torkolattól. Ausztriában az Alpok gerincén mindössze négy vasút vezetett át, Magyarországon a Kárpátok vonulatán 13 vasút ívelt át, ebből kilenc Ausztriába és négy Romániába futott. A horvát–dalmát tengerpart vasúti megközelítése sem volt ennél fejlettebb: csak négy nagyvasút érte el az ezeregyszáz kilométeres tengerpartot Polánál, Fiumében, Zarában és Spalatóban. A boszniai vasúthálózat a horvátországi fővonalból Banja Lukába vezető vasútvonal kivételével 760 milliméteres keskeny nyomtávú hálózat volt, és ez vezetett Szarajevóba, Mostarba és a dalmáciai Raguzába. A hegyvidéki kisvasutak átbocsátóképessége messze elmaradt a nagyvasutakétól.

Mindkét állam vasúthálózata sugaras szerkezetű volt, amelyben a fővonalak többsége a perifériák felől vezetett Bécsbe, Prágába, illetve Budapestre. Ez a vasúti kiépítettség kedvező volt az arcvonalakra induló felvonulási vonatok számára, de az úgynevezett haránt- (átlós) vonalak hiánya megnehezítette a több frontvonal közötti átcsoportosítást. Néhány elsődleges harántvonal (például: a magyar határvidéken India–Vinkovci–Bród–Zágráb, Ausztriában Marburg–Franzensfeste) a tervezett frontvonalak tűzveszélyes közelében feküdt, viszont a második, harmadik rendű kerülő útirányok – akár a két fővároson keresztül! – hatalmas távolság- és időtöbbletet jelentettek.

A vasúti földrajz összehasonlító elemzéséből kitűnik, hogy a közös állam a többfrontos háború lehetőségére az infrastruktúra fejlesztésével nem készült fel, a vasúthálózat a hadsereg-átcsoportosítási szükségleteinek nem felelt meg, és ez a hadvezetőséget a célok megvalósításában erősen korlátozta. A „villámháború” tervének megvalósításához a szállítás rendkívüli gyorsaságára van szükség, ahogy erre a porosz hadsereg már az 1870. évi háborúban példát mutatott. A kor műszaki színvonalán a gyors és nagy tömegű szállítást csak többvágányú, biztosítóberendezéssel felszerelt vasútvonalakkal lehetett megszervezni. A Monarchia déli és északkeleti határai mentén viszont egyvágányú fő- és alacsony kapacitású mellékvonalak épültek, Észak-Erdély és Románia között pedig semmi sem.

## HADITERV ÉS FELVONULÁS

A Monarchia az első világháború előtti külpolitikai légkörben haditervvvel rendelkezett minden szóba jöhető ellenségével szemben: természetes ellenségeivel Oroszországgal („R”), Szerbiával és Montenegróval („B”), sőt kevésbé megbízható szövetségeseivel, Olaszországgal („I”) és Romániával szemben is megvolt a terve esetleges támadó vagy védekező háború esetére. A haditerv orosz és olasz együttes hadiállapottal nem számolt, és a szerb–montenegrói és orosz haditerv is úgy készült, hogy ebben az esetben a hadsereg zöme az erős ellenség ellen vonul (A- és B-lépcső), míg a Balkánon csak három hadtest vonul fel ( $B_{\min}$ -lépcső). Amennyiben a szerb háború megelőzi az orosz vagy olasz háborút, a szerbek ellen a B és a  $B_{\min}$  lépcső száll harcba (7 hadtest), és a B négy hadteste csak azt követően csatlakozik az A-hoz a főhadszíntéren, amikor annak kiszállítása már befejeződik. Viszont a balkáni minimális hadsereg (három hadtest) nem elegendő támadó hadművelet lebonyolításához.<sup>5</sup> A tervnek még azzal is számolnia kellett, hogy a hármas szövetség közös támadása esetén a tiroli és transzalpin vasútvonalakon jelentős olasz haderőt kell a német szövetséges területére szállítania. Bár ez az eset végül nem következett be, de a szállítás megszervezésének bizonytalanságához augusztus első hetéig hozzájárult.

A fentiek alapján megállapítható, hogy a Monarchia még a háború kezdetén is előbb balkáni, majd ezt követően orosz háborúval számolt, és nem volt megfelelő haditerve a két ellenséggel szembeni egyidejű hadba vonuláshoz. A hadsereg-főparancsnokság hat hétben jelölte meg az orosz mozgósítás időkeretét, és ezalatt a hadsereg hangulatjavítására is alkalmas szerb háborút lezárhatónak tartották. Július 29-én az eredeti tervnek megfelelően részleges mozgósítással megkezdődött a B-lépcső szerb frontvonalra történő szállítása.

A közös állam haditerveinek a részletes szállításokra vonatkozó részét a hadügyminisztérium és a vezérkari főnökség alá rendelt vasútügyi iroda (Eisenbahnbüro, EB) készítette elő. Az iroda minden év március 1-jéig az előző évi vasúti menetrend alapján aktualizálta az érvényben lévő szállítási szükségletet. Maga a mozgósítás alaprendszere azonban a vasutak 1904. évi állapota alapján készült, nem számolt az elmúlt évtized alatt bekövetkezett forgalmi, vontatási, vasút-biztosítási fejlesztésekkel, és a lehető legnagyobb biztonságra

<sup>5</sup> GALÁNTAI JÓZSEF (2001): *Magyarország az első világháborúban*. Budapest, Korona Kiadó. 99–101., 128–130.



törekedett. Olyan vonatközlekedési szabályokat írt elő, amelyeket minden vasútvonalon, bármilyen vontatási körülmény esetén biztosítani lehetett, ezért a katonavonatok utazósebessége rendkívül alacsony (egyvágányú vonalon 11, kétvágányú vonalon 15 km/óra, Dél-Tirolból Bukovinába 5 nap!), a mozgósítási időtartama emiatt meglehetősen lassú volt. A polgáriról katonai menetrendre történő áttérés nehézségei miatt a teljes szállítási kapacitás elérését csak az ötödik napra tervezték.

A vasútügyi iroda tartotta a kapcsolatot a két állam vasútért felelős minisztériumaival, valamint az alá beosztott 27 vasútvonal-parancsnoksággal, amelyből 14 Ausztriában, 12 Magyarországon működött, egy pedig Boszniában. Az elkészített munka mértékét jelzi, hogy csak az orosz és szerb hadiállapot esetén („R” és „B”) kb.  $3000 + 1000 = 4000 + 600$  boszniai száztengelyes katonavonat leköszlekedtetését kellett megtervezni. A hadiállapot beálltával az EB feloszlott tábori szállításvezetőségre, központi vasúti vezetésre és az ezek anyagi szükségleteiért felelős vasúti osztályra. A tábori szállításvezetőség főnöke (1914-ben Johann Straub, a vasútügyi iroda vezetője) alá rendelték a központi szállításvezetőséget (ZTL), amely a hadiforgalom megszervezéséért felelt a hátszág és a kirakási állomások között. A szállításvezetőség egy vasúti, katonai, mozdony- és kocsintézősége tagolódott, és oda tanácsadó szervként voltak beosztva a két minisztérium és a vasút-igazgatóságok képviselői. A tábori szállításvezetőség irányítása alá tartozott a kirakási körzet és a hadművelleti terület közötti szállítási megszervezése és az e területen felmerülő közlekedési feladatok (például: torlódások, kiürítés, menekítés, rombolás, helyreállítás) megoldása. A hadsereg-főparancsnokság titokkezelési szabályzat alapján a beosztott szerveket – így a vasútállatokat és MÁV-üzletvezetőségeket – csak az utolsó pillanatban és csak a rájuk vonatkozó információkról tájékoztatta. Mindez a forgalom megszervezése és lebonyolítása során nagyon komoly fennakadásokat okozott, míg az év végén a ZTL ügyvitelében a szükséges változtatásokat végre nem hajtották.<sup>6</sup>

Július 31-én a mozgósítási vasútvonalakon a polgári forgalom teljes megszüntetésével hadimenetrendre tértek át, a többi vasútvonalon békemenetrend maradt érvényben. A felvonulási szállításokat meg kellett, hogy előzze a katonakötelesek megerősített szerelvényű menetrendi vonatokkal való beszállítása, valamint a haderő kétharmadának a tényleges békeállomáshelyéről a mozgósítási állomásra történő eljuttatása. Ezen a napon Oroszország mozgósításának

---

<sup>6</sup> KÉRI 1985. 256.

hírére a Monarchia az általános mozgósítás mellett döntött. Conrad von Hötzendorf vezérkari főnök már ekkor javasolta a teljes B-lépcső délről északra fordítását, ám Straub az ebből adódó esetleges forgalmi akadályok miatt ezt nem vállalta. Másnap ismételt felvetésre az a döntés született, hogy a B-lépcső azon részei, melyek már szállítás alatt vannak, délre vonulnak, amelyek még nem, azok kiszállítása már északra kezdődik meg. A frontra történő eljuttatás az említett túlbiztosítottság miatt mindkét hadszíntérre meglehetősen lassú volt – az 1. számú (Bécs–Krakkó–Lemberg) szállítóvonalon mindössze napi 13 katonavonatot terveztek, pedig békeidőben Bécs és Oświęcim között napi 150 személy- és tehervonat közlekedett! –, és augusztus 20-a után a gyors orosz mozgósítás és a Monarchia támadásának visszaverése következtében a szállítási tervek összeomlottak.<sup>7</sup> Mindennek, valamint a déli fronton a vártnál sokkal komolyabb szerb ellenállásnak a következtében a B-lépcső északra szállítása késett, majd augusztus végén – szeptember elején a nehéz forgalmi viszonyú kárpáti vasútvonalakon összetalálkozott az orosz támadás elől indított menekülővonatok tömegével.<sup>8</sup> (Súlyos ellentmondás, hogy a lassú felvonulás ellenére nem helyezték át a békeidőben nagy forgalmú fumei és alpesi vasútvonalakról a nehéz hegyi pálya jellegű gőzmozdonyokat a kárpáti vonalakra.) Az újabb felvonulások (2. térkép) már el sem jutottak a galíciai kirakási állomásokra, hanem azoknak a Kárpátok innenső oldalán kellett kivagonozniuk és gyalogmenetben a frontra vonulniuk. A B-lépcső nagyon hiányzott az orosz mintegy másfélszeres túlerejének megállításához. A villámháborús stratégia összeomlott, a Monarchiának az év végére a határok védelmére kellett berendezkednie, és a szállítási igényeket is ehhez igazítania.

## A VASUTAK HADI FELADATAI

Szeptember 4-én a közszükségleti és élelmezési áruszállítás és a személyforgalom újraindulhatott, a vasutaknak a katonai és polgári forgalmat ezt követően össze kellett hangolniuk.<sup>9</sup> A magyarországi hálózat és kapacitás – a viszontagságos frontviszonyok kivételével (például: kelet-galíciai menekülthullám 1914

<sup>7</sup> KERI 1985. 262–263.

<sup>8</sup> MOHÁCSY BÉLA (1925): *A Magyar Királyi Államvasutak a világháború alatt*. Budapest, Hornyánszky Viktor Rt. 12.

<sup>9</sup> Lásd az előző jegyzetet.



szeptemberében, kelet-erdélyi menekülők 1916 szeptemberében) – a háború utolsó időszakáig eredményesen teljesítette ezt a rendkívüli feladatot. A háborús helyzethez kapcsolódó jelentősebb szállítások összesítésére az alábbi táblázatban tettünk kísérletet:

***Összesítés a jelentősebb katonai szállításokról Magyarországon  
1914–1918 között***<sup>10</sup>

| <b>Időpont</b>                      | <b>Fedőnevek</b> | <b>A szállítás jellege</b>        | <b>Útirány</b>  | <b>Napi vonat-szám (összes)</b> |
|-------------------------------------|------------------|-----------------------------------|---|---------------------------------|
| 1914. júl. 28.                      |                  | csapatszállítás                   | Zimony–Szeged–Pécs  | 30+30=60                        |
| 1914. aug. 3. – aug. 20.            |                  | felvonulás                        | Budapest–Zimony   | 24+16=40                        |
| 1914. aug. 4.                       |                  | átcsoportosítás                   | Szabadka–Nagyvárad–Czernowitz/<br>Tarnopol  | 20                              |
| 1914. aug. 4. – szept. 4.           |                  | felvonulás                        | Miskolc/Debrecen–Mezőlaborc/<br>Sianki/Lawoczne/Körösmező                           | 40–50                           |
| 1914. aug. 4. – szept. 4.           |                  | felvonulás                        | Miskolc–Mezőlaborc–Przemysl   | 25                              |
| 1914. szept. 5. – 1915.<br>jan. 15. |                  | utánpótlás/élelmezés              | Miskolc–Debrecen–Mezőlaborc/<br>Sianki/Lawoczne/Körösmező                           | 20–25                           |
| 1914. szept. 5. – 1915.<br>jan. 15. |                  | csapatszállítás                   | Orló–Sátoraljaúh.–Máramarossz.  | 12–15                           |
| 1914. szept. 4-től                  |                  | élelmezés                         | hátország   | n. a.                           |
| 1914. szept. 12.                    |                  | menekültek szállítása             | Kelet-Galícia–Ung.-Hradisch/Szat-márnémeti  | 2–3                             |
| 1914. szept. 12. – szept.<br>28.    |                  | átcsoportosítás                   | hátország–északi front  | n. a.                           |
| 1914. október                       |                  | menekültek szállítása             | Máramarossz.–Homonna/Kassa  | n. a.                           |
| 1914. október                       |                  | osztrák államvasút menekítése     | Galícia–Teschén   | n. a.                           |
| 1914. dec. 16.                      |                  | osztrák államvasút viaszszállítás | Teschén–Galícia   | n. a.                           |
| 1914. okt. 20.                      |                  | utánpótlás                        | Újzsolna/Marchegg/Mezőlaborc/<br>Sianki/Lawoczne                                    | 35–40                           |
| 1914. okt. 20.                      |                  | utánpótlás                        | Bruck–Királyhida–Lawoczne/<br>Körösmező   | 10–15                           |
| 1914. november                      |                  | átcsoportosítás                   | Zimony–Debrecen–Lawoczne–<br>Körösmező  | 20–25                           |
| 1915. jan. 15.                      |                  | utánpótlás                        | Mezőlaborc–Lawoczne–Körösmező–<br>Kárpátok  | 40 (később<br>20–30)            |
| 1914. november                      |                  | átcsoportosítás                   | Hatvan–Rákos–Marchegg   | 40–45                           |
| 1914. november                      |                  | átcsoportosítás                   | Galánta–Zsolna–Nyugat-Galícia   | 40–45                           |
| 1914. november                      |                  | nyersanyagszállítás               | Románia–Németország   | 20–25/10–12                     |
| 1915. jan. 7.                       |                  | átcsoportosítás                   | Budapest/Szeged/Szabadka–<br>Pancsova–Kevevára/Belgrád–Zimony/<br>Hatvan–Mezőlaborc | 10                              |

<sup>10</sup> A táblázat MOHACSY idézett műve alapján készült.

| Időpont                     | Fedőnevek      | A szállítás jellege  | Útirány  | Napi vonat-szám (összes) |
|-----------------------------|----------------|--|--|--------------------------|
|                             |                |  | Versec–Kevevára/Nagybecsk.–Pancsova/Karánsebes–Nagybecsk./Lugos–Temesvár–Nagybecsk./Petre–Nagybecsk. | 10                       |
| 1915. márc. 3. – márc. 12.  |                | átcsoportosítás (német)  | Ruttka–Miskolc–Kassa–Homonna/Bártfa  | 68 (össz.)               |
| 1915. márc. 29. – ápr. 7.   |                | átcsoportosítás (német)  | Marchegg/Újzsolna–Hatvan–Miskolc–Homonna/Bártfa  | (össz. 120)              |
| 1915. jan. 1–11.            |                | átcsoportosítás (magyar)                                       | Ruttka–Miskolc–Töketeres   | (össz. 165)              |
| 1915. máj. 21–31.           |                | felvonulás   | Miskolc–Budapest–Zágráb  | 10–15                    |
| 1915. június                |                | felvonulás, átcsoportosítás                                    | Mezőlaborc/Izbugyaradvány–Győr–Fehring   | 20–30                    |
| 1915. június                |                | polgári menekültek (olasz)                                     | Budapest–Olaszország felé  | 38/n. a                  |
| 1915. június                |                | átcsoportosítás  | Töketeres–olasz front felé   | (össz. 150)              |
| 1915. máj. 26. – jún. 3.    | Lübeck schwarz | csapatszállítás  | Újzsolna–Szabadka–szerb front  |                          |
| 1915. máj. 26. – jún. 3.    | Bremen rot     | csapatszállítás  | Marchegg–Nagybecsk.–szerb front  | (össz. 160)              |
| 1915. máj. 26. – jún. 3.    | Hamburg gelb   | csapatszállítás  | Szolnok–Arad–Temesvár–szerb front  |                          |
| 1915. máj. 29.              |                | üres szerelvények vissza                                       | Szerbia–Magyarország   | 14                       |
| 1915. jún. 16. – jún. 23.   |                | átcsoportosítás (német)  | szerb front–Szabadka–Békéscsaba–Debrecen–Lawoczne; illetve szerb front – olasz front                 | 10 (össz. 70)            |
| 1915. aug. 15.              |                | átcsoportosítás  | Sianki/Lawoczne–Csap–Hatvan–Szombathely–Fehring–olasz front  | 10–15 (össz. 142)        |
| 1915. aug. 15.              |                | utánpótlás   | Győr–Fehring   | 10–15                    |
| 1915. aug. 15.              |                | utánpótlás   | Székesfehérvár–Celldömölk–Fehring  | 10–15                    |
| 1915 nyarától               |                | csapat-, anyag-, fogoly-, sebesült-szállítás, anyagi menekítés | szombathelyi üv. vonalai   | rengeteg                 |
| 1915. aug. – 1916. aug. 28. | Ceres          | nyersanyagszállítás  | Románia–Marchegg–Zsolna–Bruck–Királyhida–Ausztia/Németország   | 20+20=40                 |
|                             | Ceres          | nyersanyagszállítás  | Románia–Győr–Fehring–Ausztia/Németország   |                          |
|                             | Ceres blau     | üres szerelvények  | Bruck–Királyhida/Marchegg–Budapest–Orsova/Pancsova/Báziás/Újvidék/Zimony/Vukovár                     |                          |
| 1915. aug. – 1916. aug. 28. | Ceres rot      | nyersanyagszállítás  | Oderberg–Ruttka–Brassó–Vöröstorony/Gyergyószentmiklós–Gyimesbükk/Bereck/Orsova                       | 20+20=40                 |
|                             | Ceres Bukowina | nyersanyagszállítás  | Oderberg–Zsolna–Kassa–Máramarossz.–Delatyn–Itzkany (Bukovina)  |                          |
|                             | Ceres blau     | nyersanyagszállítás  | Zimony–Nagykanizsa–Szombathely–Bécsújhely  |                          |
|                             | Ceres blau     | nyersanyagszállítás  | Salzburg–Zimony–Nagykanizsa–Szombathely–Bécsújhely   |                          |
|                             | Ceres blau     | nyersanyagszállítás  | Passau–Baja–Nagykanizsa–Bécsújhely   |                          |
|                             | Ceres blau     | nyersanyagszállítás  | Salzburg–Zombor–Székesfehérvár–Komárom–Győr–Sopron–Ebenfurt  |                          |
|                             | Ceres blau     | nyersanyagszállítás  | Vukovár–Nagykanizsa–Bécsújhely   |                          |

| Időpont                     | Fedőnevek  | A szállítás jellege         | Útirány   | Napi vonat-szám (összes) |
|-----------------------------|------------|-----------------------------|---|--------------------------|
| 1915. aug. – 1916. aug. 28. | Ceres blau | nyersanyagszállítás         | Bród–Laibach–Trieszt  | 20+20=40                 |
|                             | Ceres blau | nyersanyagszállítás         | Bród–Zágráb–Fiume   |                          |
|                             | Ceres blau | nyersanyagszállítás         | Pancsova–Zenta–Szabadka–Nagykanizsa–Bécsújhely                            |                          |
|                             | Ceres blau | nyersanyagszállítás         | Gyergyószentmiklós–Mittelwalden/Nagyvárad–Szolnok–Budapest–Bécs           |                          |
|                             | Ceres blau | nyersanyagszállítás         | Gyimesbükk–Székelykocsárd–Nagyvárad–Szolnok–Galánta–Újzsolna              |                          |
|                             | Ceres blau | nyersanyagszállítás         | Madéfalva–Nagyvárad–Szolnok–Marchegg–Gänserndorf                          |                          |
|                             | Ceres blau | nyersanyagszállítás         | Brassó–Arad–Szolnok–Marchegg–Gänserndorf                                  |                          |
|                             | Ceres blau | nyersanyagszállítás         | Vöröstorony–Nagyszeben–Arad–Szolnok–Marchegg–Gänserndorf                  |                          |
|                             | Ceres blau | nyersanyagszállítás         | Nagyszeben–Arad–Szolnok–Győr–Bruck–Királyhida                             |                          |
|                             | Ceres blau | nyersanyagszállítás         | Temesvár–Szegeď–Marchegg  |                          |
| 1915-től                    |            | bauxit-, ércszállítás       | Bosznia–Magyarország–Ausztria/Németország                                 | n. a                     |
| 1915-től végig              |            | gyűjtővonatok               | fontosabb fővonalakon egyirányú katonai szállítások                       | n. a                     |
| 1915. szept. 29-től         |            | gyűjtővonatok               | Bécs/Budapest/Kolozsvár felől Újzsolna/Fülel/Kassa felé az északi frontra | 1                        |
| 1915. szept.-től            |            | gyűjtővonatok, utánpótlás   | mindhárom front felé  | n. a                     |
| 1915. szept. 1.             |            | csapatszállítás (török)     | Kevevára–Temesvár–Arad–Nagyvárad–Debrecen–Körösmező                       | 20 (össz. 200)           |
| 1915. szept. 5.             |            | csapatszállítás (német)     | Németország/Ausztria felől Szabadka/Temesvár/Nagybecsk.–szerb front felé  |                          |
| 1915. szept. 5. – dec.      |            | csapatszállítás (német)     | Újzsolna–Budapest–Szegeď–Kevevára–szerb front felé                        |                          |
|                             |            | csapatszállítás (osztrák)   | Marchegg–Cegléd–Szolnok–Szabadka–Zimony–szerb front felé                  | 40–60                    |
|                             |            | csapatszállítás (osztrák)   | Bruck–Királyhida–Arad–Temesvár–Orsova–szerb front felé                    |                          |
|                             |            | csapatszállítás (osztrák)   | Fehring–Szombathely–Nagykanizsa–szerb front felé                          |                          |
| 1915. okt. 11. – okt. 30.   |            | átcsoportosítás             | orosz frontról–Miskolc–Budapest–Kelenföld–Déli Vasút                      | (össz. 150)              |
| 1915. nov. 24. – dec. 1.    |            | átcsoportosítás             | orosz frontról–Miskolc–Budapest–Kelenföld–Déli Vasút                      |                          |
| 1916. január                |            | csapat- és anyagszállítás   | Budapest–Marchegg–Bécs  | 150!!!                   |
| 1916. január                |            | gabonaszállítás             | Budapest–Marchegg–Bécs  |                          |
| 1915. dec. 13.              | Viktória   | nyersolajszállítás          | Oderberg–Újzsolna–Galánta–Románia felé                                    | 2+2+2=6 (hetenként)      |
| 1915. dec. 13.              | Viktória   | nyersolajszállítás          | Passau–Gänserndorf–Marchegg–Újpest–Szolnok–Nagyvárad–Tövis–Románia felé   | 2+2+2=6 (hetenként)      |
| 1915. dec. 13.              | Viktória   | nyersolajszállítás          | Bodenbach–Szolnok–Arad–Tövis–Brassó–Románia felé                          | 2+2+2=6 (hetenként)      |
| 1916 elején                 | Herberger  | utánpótlás (ló, anyag stb.) | Teschen–Marchegg–Cegléd–Balkán felé                                       | 2–3                      |

| Időpont                         | Fedőnevek                  | A szállítás jellege         | Útirány  | Napi vonat-szám (összes) |
|---------------------------------|----------------------------|-----------------------------|--|--------------------------|
| 1916 elején                     | Herberger                  | utánpótlás (ló, anyag stb.) | Bodenbach–Bruck–Királyhida–Buda-pest–Temesvár–Balkán felé            | 2–3                      |
|                                 | Hinckeldey                 | hadtápvonatok               | Salzburg–Bodenbach–Marchegg–Új-vidék–Balkán felé                     | 2–3                      |
| 1916. jan. 9.                   | Etappenzug Nisch 1 és 2    | utánpótlás                  | Teschen/Bodenbach–Gänserndorf–Marchegg–Ferencváros–Szabadka–Nis felé |                          |
| 1916. jan. 9.                   | Etappenzug Nisch I. és II. | utánpótlás                  | Salzburg–Bruck–Királyhida–Ferenc-város–Szabadka–Nis felé             | 2–3                      |
| 1916. jan. 9.                   | Etappenzug Semendria       | utánpótlás                  | Bodenbach/Salzburg–Marchegg–Új-pest–Szabadka–Szendrő                 | 2–3                      |
| 1916. jan. 9.                   | Etappenzug Semendria       | utánpótlás                  | Bodenbach/Salzburg–Cegléd–Szeged–Kevevára–Szendrő                    | 2–3                      |
| 1916. jún. 18. – 1918. okt. 30. | Samler S. B. W.            | gyűjtővonat                 | Kevevára–Temesvár–Arad–Szolnok–Ferencváros–Bruck–Királyhida          | 3                        |
| 1916. jan. 18. – 1918. okt. 30. | Dresdnerzug                | csapatszállítás (német)     | Németország–Balkán   | 3 (hetenként)            |
| 1916. jan. 9.                   | Etappenzug Xerxes          | utánpótlás                  | Bodenbach–Marchegg–Ferencváros–Zimony                                | 2–3                      |
| 1916. jan. 9.                   | Etappenzug Beowulf         | utánpótlás                  | Bodenbach/Salzburg–Marchegg–Cegléd–Szeged–Fehértemplom               | 2–3                      |
| 1915. nov. 25.                  | Siegfried                  | utánpótlás/gyűjtő-vonat     | Mittelwalde–Marchegg–Hatvan–Miskolc–Sianki                           | 3 (hetenként)            |
| 1916. jan. 11-től               | Bulland Transport          | hadianyag                   | Oderberg–Újzsolna–Ferencváros–Szabadka–Belgrád–Niš–Szófia            | 3 (hetenként)            |
|                                 | Enverland Transport        |                             | Soroksár–Szabadka–Batajnica–Zimony–Belgrád                           | 1                        |
|                                 | Türkland                   |                             |  |                          |
|                                 | Pasaland                   |                             |  |                          |
|                                 | Plewna                     |                             |  |                          |
|                                 | Nebensemendria             |                             |  |                          |
|                                 | Orient                     |                             |  |                          |
| 1916. jan.-tól                  | Osman                      |                             |  | 1–2                      |
| 1916. jan.-tól                  | Marica                     |                             |  | 1–2                      |
| 1916-tól                        |                            | nyersolajszállítás          | Sianki–Nagykároly–Nagyvárad–Mezőtelegd                               | 3 (hetenként)            |
|                                 |                            |                             | Sianki–Nagykároly–Apahida–Maros-vásárhely                            | 1 (hetenként)            |
|                                 |                            |                             | Sianki–Nagykároly–Nagyvárad–Szabadka–Bród–Zágráb–Fiume               | 2 (hetenként)            |
|                                 |                            |                             | Chyrow–Neu-Zagorz–Miskolc–Hatvan–Budapest                            | 3 (hetenként)            |
|                                 |                            |                             | Chyrow–Neu-Zagorz–Miskolc–Hatvan–Almásfüzitő                         | 2 (hetenként)            |
| 1916-tól                        |                            | nyersolajszállítás          | Chyrow–Neu-Zagorz–Szuha–Zwardon–Újzsolna–Pozsony                     | 2 (hetenként)            |
| 1916. január                    |                            | üres szerelvények oda       | Németország–Szerbia  | 12–15                    |
| 1915. dec. 23. – 27.            | Elsa                       | átcsoportosítás (német)     | olasz front–Budapest–Hatvan–Miskolc–északi front                     | (össz. 15)               |
| 1915. dec. 15. – jan. 8.        | Wintersturm                | átcsoportosítás (német)     | Balkán felől–Kevevára–Temesvár–Szeged–Marchegg                       |                          |

| Időpont                          | Fedőnevek                  | A szállítás jellege         | Útirány   | Napi vonat-szám (összes)   |
|----------------------------------|----------------------------|-----------------------------|---|----------------------------|
| 1915. dec. 15. – jan. 8.         | Wintersturm                | átcsoportosítás (német)     | Balkán felől–Zimony–Szabadka–Cegléd–Marchegg              | (össz. 67)                 |
| 1915. dec. 15. – jan. 8.         | Wintersturm                | átcsoportosítás (német)     | Balkán felől–Kevevára–Nagybecskerek–Cegléd–Újzsolna       |                            |
| 1916. január                     |                            | üres szerelvények           | Németország–Szerbia                                       | 12–15                      |
| 1916. február                    |                            | átcsoportosítás             | Szerbia–nyugati hadszíntér                                | 15–20                      |
| 1916. jan. 15-től                | Balkan Expresz, Balkanzug  | nemzetközi gyorsvonat       | Berlin/München–Budapest–Belgrád–Szófia–Konstantinápoly    | heti 2+2=4                 |
| 1916. január                     | Persian, Darius            | anyagszállítás              | Szerbiából Németországba                                  | n. a.                      |
| 1916. február eleje – május vége |                            | csapatszállítás             | Szerbiából Németországba                                  | (össz. kb. 206)            |
| 1916                             |                            | átcsoportosítás             | orosz front – nyugati front                               | (össz. kb. 150)            |
| 1916                             |                            | átcsoportosítás             | orosz front – szerb front                                 | (össz. 25)                 |
| 1916. június elejétől            |                            | átcsoportosítás             | olasz front – orosz front                                 | (össz. kb. 430)            |
| 1916. június                     |                            | átcsoportosítás             | Bukovina déli része – orosz front                         | (össz. kb. 75)             |
| 1916. július–augusztus           |                            | átcsoportosítás             | Nyugat-Galícia–Körösmező/Sianki/ – orosz front            | (össz. kb. 230)            |
| 1916. augusztus közepéig         | Phantom                    | csapatszállítás             | balkáni front–Zimony–Újzsolna                             | (össz. 53)                 |
| 1916. aug. 16-tól                |                            | átcsoportosítás             | orosz front – olasz front                                 | (össz. kb. 120)            |
| 1916. jún. 26-tól                | Horridoh                   | utánpótlás                  | Gänserndorf–Körösmező–orosz front                         | n. a.                      |
| 1916. jún. 26. után              | Karpatenwacht              | utánpótlás                  | Breslau–Oderberg–Máramarossziget–Visó völgy–orosz front   | n. a.                      |
| 1916 nyara                       |                            | benépesítő vonatok          | Breslau–Újzsolna–Zimony–Belgrád                           | (össz. kb. 10)             |
| 1916. aug. 3–20.                 | Kolibri/Paprika            | átcsoportosítás             | északi orosz front – erdélyi határ                        | (össz. kb. 100)            |
| 1916. aug. 29. este              |                            | kimenekítés                 | Brassó–Botfalú  | 17 egy irányban, egyszerre |
| 1916. aug. – okt. 8.             |                            | mozdonyállagú fűtőház       | Brassó–Botfalú–Földvár–Segesvár–Kiskapus–Brassó           | össz. kb. 70–80 mozdonnyal |
| 1916. szeptembertől              |                            | menekültek szállítása       | Erdély–Nyugat-Magyarország/Budapest/Miskolc               | össz. kb. 500              |
| 1916. szept. eleje – dec. vége   |                            | felvonulás, átcsoportosítás | Németország/Galícia–erdélyi hadszíntérre                  | 30–40 (össz. kb. 2200)     |
| 1916. aug. 30-tól                | Sperling                   | felvonulás, átcsoportosítás | orosz front–Mezőlaborc–Szerencs–Arad–erdélyi hadszíntérre | 14 (össz. 1150)            |
| 1916. szeptembertől              |                            | felvonulás, átcsoportosítás | orosz frontról Erdély különböző pontjaira                 | 35 (össz. kb. 740)         |
| 1916. szeptembertől              |                            | felvonulás, átcsoportosítás | Balkán felől – Szabadka–Arad–Erdély felé                  | (össz. kb. 100)            |
| 1916. szeptember                 |                            | átcsoportosítás             | orosz front – olasz front                                 | (össz. 45)                 |
| 1916. szeptember                 |                            | átcsoportosítás             | olasz front – Déli Vasút – orosz front                    | (össz. 15)                 |
| 1916. december                   |                            | csapatszállítás             | Bécs–Sopron–Nagykanizsa–Barcs–Pécs–Szabadka–Arad–Románia  | (össz. kb. 140)            |
| 1916. okt. 10-től                | Urlauberzug                | szabadságos vonat           | Budapest–Lemberg  | 1                          |
| 1916 vége                        |                            | utánpótlás/élelmezés        | Budapest–Fiume/Bród                                       | n. a.                      |
| 1917. jan. 29.                   | Praeda/Pax                 | gabonaszállítás             | Románia–Németország                                       | n. a.                      |
| 1917 elejétől                    | Viktória voll              | olaj- és benzinszállítás    | Románia–Németország                                       | n. a.                      |
|                                  | Lux voll                   | benzin- és ásványolaj-sz.   | Románia–Magyarország                                      | n. a.                      |
|                                  | Rukom, Pallas, Sammelfahrt |                             | megszállt területek – Magyarország                        | n. a.                      |

| Időpont             | Fedőnevek                    | A szállítás jellege           | Útirány   | Napi vonat-szám (összes) |
|---------------------|------------------------------|-------------------------------|---|--------------------------|
| 1917 elejétől       | Sekler                       | utánpótlás                    | Gänserndorf–Bereck  | n. a.                    |
|                     | Nisch                        | utánpótlás                    | Marchegg–Kevevára/Belgrád   | n. a.                    |
|                     | Semendria                    | utánpótlás                    | Gänserndorf–Kevevára  | n. a.                    |
|                     | Roman                        | utánpótlás                    | Arad–Predeál/Vöröstorony  | n. a.                    |
|                     | Roman                        | utánpótlás                    | Temesvár–Verciorova   | n. a.                    |
|                     | Paprika                      | utánpótlás                    | Gänserndorf/Bécs–Rákospalota-Újpest                                   | n. a.                    |
|                     | Paprika                      | utánpótlás                    | Rákos–Predeál/Vöröstorony   | n. a.                    |
|                     | Paprika                      | utánpótlás                    | Rákosrendező–Verciorova   | n. a.                    |
| 1917                | Orient-Transitzüge           | anyagszállítás (pl.: szén)    | Németország/Ausztria – török, román, szerb, bolgár vasutak            | 20                       |
|                     | Enverland/Türkland           | hadianyag                     | Németország/Ausztria–Törökország                                      | n. a.                    |
|                     | Osman                        | polgári áruszállítás          | Németország/Ausztria–Törökország                                      | n. a.                    |
|                     | Bulland                      | hadianyag                     | Németország/Ausztria–Bulgária   | n. a.                    |
|                     | Maricza                      | polgári áruszállítás          | Németország/Ausztria–Bulgária   | n. a.                    |
|                     | Glückauf                     | szénszállítás                 | Romániába   | n. a.                    |
|                     | Förderkorb                   | szénszállítás                 | Romániába   | n. a.                    |
| 1917                | Carbon                       | szénszállítás                 | Romániába   | n. a.                    |
|                     | Carmen I                     | anyagszállítás                | Oderberg–Predeál  | n. a.                    |
|                     | Carmen II                    | anyagszállítás                | Oderberg–Orsova   | n. a.                    |
| 1917. ápr. 27-től   | Háromszék                    | utánpótlás                    | Németország–Brassó  | n. a.                    |
| 1917. ápr. 27-től   | Csik                         | utánpótlás                    | Németország–Csíkszereda   | n. a.                    |
| 1917. márc. 1-jétől | Urlauberzug                  | szabadságos vonatok           | Drezda–Oderberg   | 6-8                      |
| 1917. jan. 8-tól    |                              | utánpótlás                    | Budapest–Kelet-Erdély   | (össz. kb. 280)          |
| 1917. jan. 8-tól    |                              | átcsoportosítás               | orosz front – Kelet-Erdély  | (össz. kb. 170)          |
| 1917. januártól     |                              | visszaszállítás               | ország belseje – Erdély   | n. a.                    |
| 1917. jan. 14-től   | Beowulf                      | visszacsoportosítás           | Orsova–Marchegg–Németország felé                                      | 3 (össz. 144)            |
| 1917. jan. 14-től   | Beowulf                      | visszacsoportosítás           | Temesvár–Pragerhof–Ausztria felé                                      | 3 (össz. 50)             |
| 1917. jan. 14-től   |                              | visszacsoportosítás           | Arad–Bruck–Királyhida   | (össz. kb. 830)          |
| 1917. jan. 14-től   |                              | visszacsoportosítás           | Nagyvárad/Püspökladány–Pragerhof/Bubnjarci–olasz front felé           | (össz. kb. 750)          |
| 1917. jan. 14-től   |                              | visszacsoportosítás           | Belgrád–Pragerhof/Budapest–Fehring–olasz front felé                   | (össz. kb. 20)           |
| 1917. jan. 14-től   |                              | visszacsoportosítás           | Kolozsvár–Sianki/Dés–Lawoczne–orosz front felé                        | (össz. kb. 45)           |
| 1917 tavaszán       |                              | átcsoportosítás               | orosz frontról–Mezőlaborc–Budapest–Zágráb–Steinbrück–olasz front felé | (össz. kb. 620)          |
| 1917. jún. 15-től   |                              |                               | Szolnok–Bubnjarci   | (össz. kb. 110)          |
|                     |                              |                               | Mezőlaborc/Körösmező–Marchegg   | (össz. kb. 110)          |
|                     | Aladin szállítmányok (török) |                               | orosz front felől–Lawoczne–Belgrád                                    | (össz. kb. 50)           |
|                     |                              |                               | olasz frontról–Bubnjarci–Debrecen–orosz front felé                    | (össz. kb. 80)           |
|                     |                              |                               | Újjsolna–Balkán-front   | (össz. kb. 15)           |
| 1917 folyamán       |                              | csapatszállítás               | Brassó–Nagyszeben   | (össz. 100)              |
| 1917 folyamán       |                              | csapatszállítás               | Maroshévíz–Bereck   | (össz. 28)               |
| 1917 folyamán       |                              | élelmiszer- és anyagszállítás | Balkán felől–Németország/Ausztria                                     | n. a.                    |



| Időpont             | Fedőnevek                     | A szállítás jellege                                       | Útirány   | Napi vonat-szám (összes) |
|---------------------|-------------------------------|---|---|--------------------------|
| 1917 folyamán       |                               | kórház- és fogoly-szállítás, áru- és utánpótlás-szállítás | különböző frontvonalak  | n. a.                    |
| 1917. ápr. 8.       | Habsburg, Pneumatic           | csapatszállítás   | Kőrösmező–Budapest  | (össz. 7)                |
| 1918. ápr. 8-tól    | Hermann, Babenberg            |   | Budapest–Marchegg   | (össz. 5)                |
| 1918. ápr. 23-tól   | Hengst                        |   | Budapest–Pragerhof  | n. a.                    |
| 1917. ápr. 8.       | Habsburg, Pneumatic           |   | Kőrösmező–Budapest  | (össz. 7)                |
| 1918. ápr. 8-tól    | Hermann, Babenberg            |   | Budapest–Marchegg   | (össz. 5)                |
| 1918. ápr. 23-tól   | Hengst                        |   | Budapest–Pragerhof  | n. a.                    |
| 1918. ápr. 23-tól   | Árpád                         | csapatszállítás   | székely körvasútról az olasz frontra                                | 7                        |
|                     | István, Nebel, Pulver, Ponni  |   | Bereck–Brassó–Szeged–Szabadka–Zágráb–olasz front felé               | 7                        |
|                     | Habsburg                      |   | Kőrösmező–Budapest–Marchegg   | 3                        |
|                     | Babenberg                     |   | Budapest–Pragerhof–olasz front felé                                 | 2                        |
|                     |                               |   | Budapest–Dombóvár–Bubnjarci–olasz front felé                        | 2                        |
| 1918 tavaszán       | Ekrazit, Fuchs / Lujza        | csapatszállítás   | Budapest–Marchegg/Újdombóvár–Nagykanizsa                            | n. a.                    |
| 1918. ápr. 23-tól   | Wespe, Vollblut (Árpád-vonal) |   | székely körvasútról az olasz frontra                                | 2                        |
|                     | Bulldog (István-vonal)        |   | Dél-Erdélyből az olasz frontra                                      | 2                        |
|                     | Ponny                         |   | Vöröstorony–Arad–ACSEV–Szabadka–Gyékényes–Pragerhof                 | 1                        |
|                     | Star, Lerche, Wespe           | csapatszállítás   | Budapest–Marchegg–Bécs  | (össz. 4)                |
|                     | Möwe, Taube                   | csapatszállítás   | Sianki–Nagyvárad–Szeged–Fiume                                       | 1                        |
| 1918 ősze           |                               |   | Temesvár–Szabadka–Fiume / Pozsony–Győr–Ebenfurt / Szombat-hely–Graz | n. a.                    |
| 1918. szept. 26.    | Böhmerwald                    | csapatszállítás   | olasz front – Balkán  | 6 (össz. 61)             |
| 1918. szept. 28.    | Elch                          |   | Bruck–Királyhida–Zimony   | 2                        |
|                     | Föhn                          |   | Oderberg–Rákos–Zimony   | 6 (össz. 68)             |
|                     | Föhn                          |   | Szabadka felé   | 4                        |
| 1918. szept. 30-tól | Donner                        |   | Debrecen–Kevevára   | 4                        |
|                     | Gewütter                      |   | Debrecen–Kevevára   | (össz. 120)              |
|                     | Seefahrer                     |   | Románia–Orsova–Belgrád  | n. a.                    |
| 1918. október vége  | Tiger, Lux                    |   | Budapest–Szabadka   | n. a.                    |
|                     |                               | csapatszállítás   | Ukrajna–Nagykaroly–Cigányi  | 8                        |
|                     | Sekler                        |   | Ausztria–Erdély   | 8                        |
|                     | Reitter                       |   | Ausztria–Erdély   | 24                       |
| 1918. október vége  | Morava                        |   | olasz front felé  | 22                       |
| 1918. okt. 14.      | A. M. E. D. 7                 | kiürítés  | Szerbia–Batajnica/Boljevci  | 20                       |
| 1918. nov. 1.       | Neptun                        | benzinszállítás   | Galícia–Fiume   | n. a.                    |
| 1918. december      |                               | hadianyag-/katonasz.                                      |   | n. a.                    |

| Időpont                      | Fedőnevek | A szállítás jellege                  | Útirány                                   | Napi vonat-szám (összes) |
|------------------------------|-----------|--------------------------------------|---|--------------------------|
| 1918. nov. 7. – dec. 3.      |           | katonaszállítás                      | frontok–Budapest–ország különböző pontjai | 10-25 (1,5 millió fő)    |
| 1918. dec. 3. – 1919. január |           | katonaszállítás (Mackensen-hadsereg) | Románia–Erdély–Németország                | n. a. (170 ezer fő)      |
| 1918. nov. 8. – dec. 3.      |           | hadifogoly-szállítás                 | Magyarország–házjuk                       | kb. 1 millió fő          |
| 1919. január–február         |           | hadifogoly-szállítás                 |   | n. a.                    |
| 1919. január–február         |           | hadifogoly-szállítás                 | Ukrajna–Tarnopol                          | n. a.                    |

A katonai alakulatok felvonultatása után az átcsoportosítási feladatok a bevezetőben ismertetett átlós vasútvonalakra hárultak. (3. térkép) A Monarchiának védekező háborúra kellett berendezkednie, ezért az elsőrendű átlós vonalak csak korlátozottan álltak rendelkezésére, az átcsoportosítandó alakulatok esetenként nagyon jelentős kerülő útirányokra kényszerültek. A háború végéig folyamatos volt a hadművelleti területekre történő anyagi és emberi utánpótlás szállítása, onnan a sebesült-, beteg-, fogoly- és menekültvonatok fogadása, a szövetségesi viszonyból kifolyólag átbocsátott nagy tömegű katonai, hadianyag- és áruszállítás a balkáni államok és Németország között. A háború folyamán a tábori vasútezred egységei minden olyan arcvonalon, ahol ez lehetséges volt, meglévő kisvasúton vagy közútra, végső esetben bármilyen más útra fektetett kötött pályán gőz-, benzin-, benzin-elektromos, esetleg villanymotoros üzemű, keskeny nyomtávú vasutakat építettek. Ahol a gépesítés nem volt megoldható, lóval vontattak, magashegységekben sodronykötélpályákat helyeztek üzembe. Amikor egy frontvonal megszűnt, a felszereléseket elbontották, és új rendeltetési helyre költöztették. A műszaki munka számos esetben az ellenség tüzelőtevékenysége közben zajlott, ennek következtében ezek az alakulatok is jelentős veszteségeket szenvedtek. A vasútezred teljesített szolgálatot az osztrák–magyar hadsereg kilenc páncélvonalán is, melyek elsősorban felderítési feladatokat végeztek. A vasutak tiszti és munkáslétszámából kellett feltölteni, később kiegészíteni a vasúti ezred állományát. A MÁV a hadiállapot első napján összesen 315 fővel töltötte fel a katonai vasúti alakulatokat, 1200 dolgozót adott a tábori vasutakhoz, és 13 554 alkalmazottról a sorozás miatt kellett lemondania.<sup>11</sup>

A következő években, 1916–1918 között az elfoglalt területek vasútvonalainak helyreállításához, majd rajtuk a katonai és polgári szállítás felvételéhez a vasúti ezred újabb és újabb vasutasállományt vett igénybe. A saját államterületen

<sup>11</sup> MOHACSY 1925. 12.

elszenvedett károk kijavítása után az Északi (Orosz-Lengyelország, székhelye: Radom, 1810 normál / 266 km keskeny nyomtávú vasútvonal), Déli (Szerbia, székhelye: Belgrád, 140/430 km), Délkeleti (Románia nyugati része, székhelye: Craiova, 430 km) és Délnyugati (Észak-Olaszország, székhelye: Udine, 1610 km) Katonavasút (Heeresbahn) szervezeti keretei között a Monarchia katonai vasúti alakulatai a megszállt területeken 3300 kilométer hosszú vonalakon végrehajtották a szükséges helyreállítási munkálatokat, és újraindították a vasútüzemet. A breszt-litovszki békeszerződés után ez még kiegészült az Ukrajnai Katonavasúttal, amelynek székhelye Kijev volt, továbbá Albánia elfoglalt területein létesített drótkötélpályákkal és kisvasutakkal.<sup>12</sup> Mindezen összetett feladatok teljesítésével a Monarchia vasútjai messze felülmúlták az eredeti célkitűzést: saját katonai és polgári közlekedésük egyidejű üzemeltetését a háború idején. A továbbiakban néhány jelentősebb – részleteiben magyar vonatkozású – katonavasúti fejlesztést ismertetünk.

## HELYREÁLLÍTÁSI FELADATOK

Minden hadviselő fél részéről esetleges visszavonulás esetén hozzátartozott a háborús cselekményekhez az útkukba eső vasúti pálya és a kitérők megrongálása, a műtárgyak be- vagy felrobbantással való működésképtelenné tétele. Egy terület megszállásakor gyakran ugyanannak a vasútezrednek a századai gondoskodtak a pálya és a létesítmények helyreállításáról, amelyek a hadiszerencse kedvezőtlen fordulata esetén korábban elpusztították azokat. Ebből kifolyólag az első világháborúban a műtárgyakat még csak oly mértékben rongálták, hogy az ellenséges hadműveleti tevékenységet lelassítsák, hiszen tudták, hogy azokra később is szükség lesz, és meglehetősen gyorsan pótolhatóak.

A Monarchia távíró- és vasútezredét 1883-ban szervezték meg, központja a Bécshez közeli Korneuburg Albrecht-laktanyájában működött. A tűzkeresztséget és harc készségi tapasztalatot Bosznia-Hercegovinában nyerte el, ahol a kiépített kisvasúti hálózat üzemben tartásáról is az ezred gondoskodott. Egy lehetséges háborúra való felkészülés során az ezred harcszerű körülmények között tábori vasutak építésének és üzemeltetésének, esetleges hídrombolásnak és az ideiglenes híd építésének, folyami kompok üzembe helyezésének és működtetésének tapasztalatát

---

<sup>12</sup> JACOBI ÁGOST (szerk.) (1938): *Magyar műszaki parancsnokságok, csapatok és alakulatok az első világháborúban*. Budapest, Közlekedési Nyomda. 377–455.

szerezte meg. A háború kitörésekor az ezrednek huszonnyolc vasútépítő százada vonult a frontokra. Előre gyártott hadászati hídelemekből a kisebb áthidalásokra egy budapesti hídmérnökről elnevezett Kohn-rendszerű szerkezetet, hosszabb és nagyobb tömegű nyílások számára úgynevezett Roth–Waagner-rendszerű acéltestet nagyobb mennyiségben tartottak készleten, és ezeket vasúton vagy hajón szállították a felújítás helyszínére.

Az első világháború elkeseredett küzdelmét jelzi, hogy egyes kelet-galíciai vasútvonalak térségét háromszor foglalták el az orosz csapatok (1914 őszén, 1916 nyarán, a Bruszilov-gőzhenger idején, végül 1917 nyarán, a Kerenszkij-offenzíva alkalmával), és háromszor szerezték vissza a központi hatalmak hadseregei. A Kárpátok, Galícia és Lengyelország természetföldrajzi viszonyai – a hegyekben völgyhidak, az alacsony dombokkal tagolt sík területen egymással párhuzamosan futó, hajózásra alkalmatlan folyók – miatt a pálya- és műtárgyrombolás nagyon jelentős volt, ezért az osztrák–magyar vasútezred a helyreállítás során hatalmas munkát végzett. Építő tevékenysége nemcsak a saját frontvonalakra terjedt ki, hanem az elfoglalt orosz (lengyel, ukrán), olasz és szerb területeken is jelentős helyreállításokat hajtott végre. A vasúti ezred kiemelkedő képességű tisztikarából Camillo Pihera, Alfonz Ruttner osztrák, Illés Elemér és Bartha Viktor magyar századosokat tevékenységük alapján a helyreállítási munkálatok legjobb szakembereinek tekinthetjük.

Mai szemmel nézve szinte hihetetlennek tűnik, hogy ezek a pár száz fős technikai alakulatok néhány gőzgéppel, kis teljesítményű benzin- és villanymotorok alkalmazásával, emberi és állati erővel és hatalmas mérnöki leleményességgel néhány hét alatt képesek voltak a nagyvasúti hidak és alagutak helyreállítására. A Monarchia vasútezredének működéséből néhány különlegesen fontos műtárgy renoválását, valamint az általa üzembe állított kelet-erdélyi katonavasutakat emeljük ki.

## **KATONAI VASUTAK ÉPÍTÉSE ÉSZAK-ERDÉLY ÉS BUKOVINA KÖZÖTT**

A háború első telén Pflanzner-Baltin tábornok vezetése alatt az osztrák–magyar csapatok visszavonulásra kényszerítették a Bukovina felől Naszód határvidékére betört orosz csapatokat, és ezt követően a 2. számú vasútforgalmi század megkezdhette a teljesen hiányzó magyar–bukovinai vasúti kapcsolat katonavasúti jelleggel történő helyettesítését. Körösmező és Gyimesbükk között a Keleti-Kárpátok 350 kilométeres szakaszán

1914-ig nem épült vasúti összeköttetés. A 2000 méter feletti hegységrendszer mindkét oldalon csak a folyóvölgyekben volt lakott, sőt Ausztria kereskedelmi érdekei egyenesen nem kívánták egy Bukovinából magyar földön át vezető, az osztrák-galíciai összeköttetésnél sokkal rövidebb vasúti kapcsolat létrehozását. Czermak tartalékos főhadnagy a Magura-közút kedvező ívkanyarulataira Borgóprund–Marosborgó–Tihuca vonalon normál nyomtávú vasúti pályát tervezett, amely az 1150 méteres Ptriz-Fintinelor-hágón átkelve juthat el Dornavölgyig, ahol akkor még csak közút vezetett tovább Bukovina nagy katonai támaszpontjára, Dorna-Watrára. A kemény hegyvidéki téiben a vonalat Tihucáig mindössze két hónap alatt elkészítették, és 1915. februárban a benzin-elektromos hajtásrendszerű közúti vasutat üzembe helyezték. Egy vonat egy áramfejlesztő generátorkocsiból állt, amelynek 150 lóerős benzinmotorja villamos áramot termelt a hat szállítókocsi és egy anyagszállító (szer)kocsi tengelyén elhelyezett villanymotorok számára. Ez a tábori vasút szállította a hadianyagot a Pflanzert-Baltin-féle hadsereg bukovinai offenzívájához, amelynek révén Bukovina 1915 tavaszán átmenetileg felszabadult. Mivel a galíciai fővonal a fronttal párhuzamosan, attól ágyútüzelésnyi közelségben feküdt, szükséges volt a benzin-elektromos vasút munkálatainak folytatása, amelyet Dornavölgyig 1915. augusztus 15-én adtak át a forgalomnak. A következő évben ezen a 65 kilométer hosszú, 87 ezelékes emelkedőjű, 15 méter ívsugarú extrém hegyi pályán nemcsak hadianyagot szállítottak, hanem 1916 februárjától – az Ausztriában és Németországban kibontakozó ellátási nehézségek megoldására – két hónapon át bekapcsolták a még semleges Romániából érkező nagy mennyiségű gabona szállításába, az úgynevezett Ceres-transzportba. A nagy tömegű árut Dornavölgyön és Borgóprundon át kellett vagonozni, hiszen a benzin-elektromos vasúton a nagyvasúti járművek nem közlekedhettek.<sup>13</sup>

1916. június 4-én a Bruszilov-offenzíva elérte Bukovinát, emiatt a Galícia–Bukovina összeköttetés ismét megszűnt. Nemcsak a bukovinai erők utánpótlása, anyagellátása és sebesültszállítása hárult a hegyi vasútra, hanem az augusztus végi román hadüzenet után a bukovinai katonai erő és az anyagi érték kimentése is. A szervezett mentés keretében az apró hegyvidéki vonalon 45 nagyvasúti gőzmozdonyt és 1080 személykocsit sikerült a támadó antanterők elől szétszedett állapotban Borgótíhára menekíteni. A járműszállítás idején a bukovinai mangánérc szállítását is erre a vonalra kellett terelni. Emiatt Borgótíhán mangánércátrakó létesült. A mind nagyobb mérvű forgalmat a benzin-elektromos vasút már nem tudta ellátni, ezért megkezdődött a Borsa völgyéből az 1414 méter magas Priszlop-hágón

---

<sup>13</sup> JACOBI 1938. 440–442.

át vezető 760 milliméteres keskeny nyomtávú hadi vasút építése a bukovinai Jakobenytig. Mivel a vasút teljesítőképességét a Magura 65 ezrelékes emelkedője korlátozta, ezért Óradnáról is kisvasutat építettek, ami Kirilbaba állomáson drótkötélpálya közbeiktatásával csatlakozott a Priszlop-vasúthoz, ezzel az átbocsátóképesség napi 530 tonnáról 850 tonnára növekedett. A két keskeny nyomtávú vasutat 1916 ősze és 1917 tavasza között építették meg.<sup>14</sup>

A bukovinai közlekedéshez tartós és nagy áteresztőképességű megoldást csak a normál nyomtávú nagyvasút építése jelenthetett. Az osztrák–magyar főparancsnokság a Romániával szembeni ellentámadás idején elrendelte a Betlen–Óradna mellékvonal Kisilva állomásából kiágazó, Nagyilván és a Lesutni-, Ilva-, majd a Tesna-patak völgyén át Dorna-Kandrenybe vezető 46 kilométeres vasútvonal építését. Azonban a tábori vasúti századok, népfelkelő munkásosztagok és hadifoglyok tömegével végzett nagy építkezés a háború végéig nem fejeződött be, a vasútvonalat csak 1936–38 között adták át a forgalomnak a románok.<sup>15</sup>

## KÜLÖNLEGES MŰTÁRGYAK HELYREÁLLÍTÁSA

A 463 méter hosszú *zimonyi vasúti Száva-híd* a horvát-magyar–szerb határon, közvetlenül a folyó dunai torkolata közelében állott, és a háború első technikai áldozataként került a nagy folyó hullámsírhába, mert a szerb hadsereg ezzel kívánta a várható osztrák–magyar offenzívát megfékezni.<sup>16</sup> Július 29-én hajnalban nagy robbanásra ébredtek az akkor még a folyóparton álló zimonyi határállomást és a közelben lévő hidat védő 68. jászkun gyalogezred katonái. Ekkor még csak a szerb főváros felé eső első hídnyílást érte nagy erejű robbantás. Az áthidalás védelmére tűzharcot vállaló jászapáti Kovács Pál, valamint a mezőtúri Bíró Gábor és Veres Imre voltak a nagy világégés első halálos áldozatai.<sup>17</sup> A harci érintkezést követő első nagyobb császári és királyi támadás Szabács ellen irányult, és a Belgrádnál

---

<sup>14</sup> HOVÁTH FERENC – KUBINSZKY MIHÁLY (1998): *Magyar vasúti építkezések Erdélyben. /Vasúthistória könyvek/* Budapest, MÁV. 212–219.

<sup>15</sup> T. HÁMORI FERENC (főszerk.) (2008): *Erdélyi vasút, Székely gyors.* Budapest, Indóház Kiadó. 132–137. A vonatkozó részt Nagy Tamás és Incze Imre írták.

<sup>16</sup> NEMESKÉRI-KISS GÉZA (1997): A magyar vasúti hídépítés története (1915–1944). In Kovács László (szerk.): *Magyar vasúttörténet.* 5 kötet. Budapest, KÖZDOK. 167.

<sup>17</sup> UDOVECZ GYÖRGY – RAVASZ ISTVÁN: *A XX. századi világháború első hősi halottja.* [http://www.cskir.extra.hu/images/cikkek\\_ravasz/cikk\\_ravasz\\_udo\\_001/cikk\\_ravasz\\_udo\\_elso\\_magyar\\_halott.pdf](http://www.cskir.extra.hu/images/cikkek_ravasz/cikk_ravasz_udo_001/cikk_ravasz_udo_elso_magyar_halott.pdf) (Hozzáférés: 2015. január 3.)



átmenetileg megnyugodott helyzetben a szerbek a megmaradt nyílásokat is lerombolták augusztus közepére.

Az 1915. október 6-án meginduló nagyszabású támadás hatására sikerült Szerbia kikapcsolása a háborúból, és ezt követően a vasútüzem azonnal újraindult. Az állandó híd elkészültéig három egymás mellé kapcsolt uszályal párhuzamos kompközlekedést szerveztek Zimony és Belgrád, valamint a Dunán Kevevára és Szendrő között – e pontokon volt mindkét folyóparton vasúti kapcsolat –, de a vonatszerelvények megosztása rendkívül lelassította a közlekedést.

Mindössze négy nappal a sikeres offenzíva után három magyar, két porosz és egy bajor építőszázad megkezdte a hadihíd építését Pihera százados irányításával. A munkát megnehezítette, hogy a Száva a dunai torkolata előtt rendkívül mély (közepes mélysége 10-12 méter, árhullám alkalmával 15-17 méter), sebes vízjárású, valamint az a tény, hogy az eredeti hídnak minden nyílását rombolták. A régiek ledöntése után azok pótlására a kisebb nyílásokban Kohn-, a nagy nyílásokban Roth–Waagner-szerkezeteket alkalmaztak. A nagy vízmélység megakadályozta a fenékjármok merevítését, ezért a bajor Götz hadnagy javaslatára azokat 36 tonnás betontömbökhöz rögzítették. A bajor építőszázad a háború előtt Sziámban alkalmazta sikerrel ezt a technikát. Ugyanezt a munkát a legnagyobb ívnyílás pillérénél a nagy vízmélység miatt már nem lehetett elvégezni. Ezért Camillo Pihera felvette a kapcsolatot a hadihíd típusát Bécsben tervező Friedrich Roth mérnökkel, a vasútezred tartalékos századosával, aki megtervezte és a Waagner–Biró–Kurz vállalattal legyártatta a 78 méter hosszúságig tervezett kétszintes híd 94,5 méteres, harmadik tartófallal megerősített változatát.<sup>18</sup> A hidak illesztését négy összekapcsolt szerelőhajóra épített úszóállványokon végezték, míg a hajók szükséges magasságát villanymotoros berendezések vízszivattyúzásával biztosították. A szerkezet emeléséhez a vizet kieresztették, süllyesztésekor pedig beszívták. A negyedik és ötödik ívnyílás szerelésével karácsony előtt végeztek, és december 26-án az első zimonyi vonat befutott a feldíszített belgrádi pályaudvarra. A hatvan nap alatt 517 ezer munkaórával elkészült 1200 tonna tömegű szerkezet csak ideiglenes jelleggel üzemelt. Elkészülte mégis rendkívül fontos volt, hiszen ezen egyetlen híd kapcsolta össze a központi hatalmak közép-európai (Német Császárság, Monarchia) és balkáni (Bulgária, Oszmán Birodalom) államait. A németek jelentős propagandának szánták, hogy egy hónappal a híd átadása után a háború kirobbanásakor megszűnt Orient expressznek újraserverték német–osztrák utódját, a Berlinből és Münchenből Konstantinápolyba közlekedő Balkán expresszt,

---

<sup>18</sup> JACOBI 1938. 394–396.

amely a központi hatalmak minden fővárosát, valamint a megszállt Szerbia székhelyét egyaránt érintette.<sup>19</sup>

A Zimonytól számított négy hídnyílás helyére fél évvel később már állandó acélesteket gyártott az osztrák államvasút resicai és a MÁV diósgyőri gépgyára. Az új szerkezeteket a forgalom fennállása mellett ideiglenes állványzaton szerelték, majd a másik oldalon szintén provizóriumokra tolták a hadihíd elemeit. Az állandó híd 1917. január 22-én készült el. Nem sokkal az átadás előtt jégzajlás döntötte le a negyedik nyílás ideiglenes állványait, és a rekordhosszúságú Waagner-elem a folyóba zuhant. Csonka László tartalékos hadnagy Száva-hídkülönítménye a jeges vízben kiemelte a fémtestet, a partra vontatta, és ott szétszerelte.

A régi szávai vasúti híd két világháború pusztításai után ma is áll az 1979-ben elkészült új híd mellett. A belgrádi fejpályaudvarra vezető vonatok ma is ezen az egyvágányú hídon haladnak át, de a rá vezető vasútvonal 1965-ben hosszú alagút-fúrással teljesen új nyomvonalra került, és a régi határállomás térségében a szerb főváros kormányzati és idegenforgalmi központja épült fel.



*A szerb csapatok a hadüzenet napján felrobbantották a Száva-hídat. Szerbia elfoglalása után 1915 októberében egy ideiglenes, majd a következő évben végleges hídát épített itt a hadviselő osztrák–magyar állam*

A 416 méter hosszú *Lupkowi-alagút* a Miskolc–Sátoraljaújhely–Mezőlaborc–Zagorj határátmenetben a Kárpátok egyik legalacsonyabb hágójában (638 méter)

---

<sup>19</sup> LOVAS GYULA – TÓTH SÁNDOR (1991): *Az Orient expressz*. Budapest, MÁV. 199–201.

épült fel. Még a hazai vasútépítés nagy korszakában (1871–74) az Első Magyar Gácsországi Vasút helyezte üzembe a Kárpátokon túlnyúló egyetlen kétvágányú vonalat, és a különösen rossz minőségű agyagpalás talajréteg, a munkások körében dühöngő kolerajárvány rendkívüli mértékben megnehezítette a nem különösen hosszú alagút (416 méter) építését.<sup>20</sup> 1914 végén az oroszok támadása ezt a vasútvonalat is elérte, és a császári és királyi csapatok a határszéli szakaszt Izbugyaradványig kiürítették. Amikor 1915 májusában a gorlicei áttörés innen is elűzte a cári hadsereget, visszavonulásukkor az alagút mindkét bejáratát és a környező vonalszakaszok hídjait felrobbantották. A 14. vasútépítő század Illés Elemér vezetésével a déli, a 11. század és egy táborivasút-század az északi oldalon kezdte meg a helyreállítást. Éjjelnappali munka után már május 18-án újraindulhatott a forgalom. Az újlukowi állomáson felállított katonakórház hátrahagyott orosz orvosa igen csodálkozott, amikor a Mezőlaborc felől érkező első vonat mozdonyfüttjét meghallotta. A visszavonuló orosz tisztek legalább két hónap haladékot reméltek az alagút felrobbantásától, de a helyreállítás még két hétig sem tartott...<sup>21</sup>



*A tábori vasútezred által ideiglenes jelleggel helyreállított Karakó-völgyhíd  
(A fotó Nemeskéri-Kiss: i. m. 172. oldaláról származik)*

<sup>20</sup> SCHÖBER ALBERT (1874): A lupkowi alagút. *Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye* 8. évf. 1–12. sz. 327–334.

<sup>21</sup> Dénes törzsorvos visszaemlékezése. Lásd JACOBI 1938. 424.

A *Karakó-völgyben* fekvő acélhíd a Madéfalva–Gyimesbükk országhatárszéli vasút 1896-os megnyitásakor épült, és a történelmi Magyarország legmagasabb (64,44 méter!) viaduktja volt. 1916. augusztus 27-e után a román hadsereg váratlan támadásakor a visszavonuló csapatok részéről egy bajor vasútépítő század Aczél Ödön csíkszeredai MÁV-osztálymérnök útmutatásával lerombolta a Karakó-, Tatros- és Bányavölgyi-viaduktok középső nyílásait. A bevonuló románok francia vasútépítő mérnök irányítása mellett 1000 milliméteres keskeny nyomtávú vasútként kezdték meg a helyreállítást, amely a központi hatalmak gyors ellentámadása miatt félbeszakadt. Az 5. vasútépítő század Illés Elemér őrnagy irányításával megvizsgálta a románok által tervezett megkerülő út állapotát, de annak kezdetleges állapota miatt a híd mielőbbi visszaállítása mellett döntöttek.

A 202 méter hosszú nyílás középső, 102 méteres szerkezete zuhant a mélybe, amelynek ideiglenes pótlását három darab ( $2 \times 30 + 40$  méter) Roth–Waagner-szerkezettel tervezték. A Xenophon Kossowicz százados által irányított munkát a természeti tényezőkön (1012 méter tengerszint feletti magasság, mínusz 26 fok!) kívül rendkívüli mértékben megnehezítette, hogy a hidak három különböző patak völgyében feküdtek, és kövezett út csak a Tatros-hídhoz vezetett. Ezért Madéfalva felől az építési anyagokat csak vasúton, többszörös átrakással lehetett a helyszínekre juttatni, ahol drótkötél- és siklópályákat helyeztek üzembe a völgybe való leszállításhoz. Mivel a második pillér rögzítéséhez tíz méteres mélységben sem találtak teherbíró talajt, ideiglenesen a falazott pillér helyére kétszintes hadihíd került, amely miatt a rövidebb hídelem is kétszintes Roth–Waagner szerkezet lett. Átlagosan 15 tiszt és 750 munkás folyamatos huszonnégy órás teljesítményével, 110 munkanap alatt, 7000 tonna anyag megmozgatásával mindössze négy hónap alatt (1916. december 8. – 1917. március 28.) sikerült a hidat üzemkész állapotba helyezni. Ünnepeles átadásán az utolsó osztrák–magyar uralkodó nevét adták neki.

Ez a híd maradt forgalomban a román hatalom évtizedei alatt, majd a magyar visszatérés idején is, ám 1944 szeptemberében a támadó szovjet csapatok előtt újra, immár teljes pusztítással felrobbantották. A Vörös Hadsereg az utánpótlás részére ideiglenes fahidat emelt, amelyen a forgalom csak rendkívül lassan volt megszervezhető. Az új román politikai vezetés stratégiai fontosságúnak ítélte a vasútvonalat – akkor még Moldva és Erdély egyetlen működő vasúti kapcsolót –, ezért pénzt és energiát nem kímélve a Șantiere Generale bukaresti tervezőiroda irányításával 1946-ban kétvágányú vasbeton ívhídát emeltek. Az impozáns terv Seni Alfonz brassói építész, a kivitelezés Ion Rusmănică és Emil Barteș

román mérnökök munkája. A harmadik viadukt 1946. november 10-ei ünnepélyes átadásán az akkori teljes román állami vezetés megjelent. Ez a műtárgy áll szolgálatban ma is a szükségleteknek megfelelően középre helyezett egyetlen vágányával.<sup>22</sup>



*Az eredeti kőboltozatú híd az Isonzó felett Salcano közelében  
(A fotó az Osztrák Nemzeti Könyvtárból származik, <http://www.bildarchivaustria.at/Preview/15385033.jpg>)*

A salcanói Isonzó-híd azért érdemel részletes említést, mert építése idején a világ legnagyobb nyílású (85 méter) boltozott kőhídja volt. A műtárgy a második trieszti vasútvonalon fekszik Görztől 4 kilométerre északra. A vonalszakasz építését Új alpesi vasutak (Neue Alpenbahnen) néven a birodalmi gyűlés Wittek vasútügyi miniszter előterjesztésére szavazta meg 1900-ban, hogy az osztrák kikötőbe ne csak Bécs felől a magántulajdonú Déli Vasúton, hanem Ausztria nyugati feléből, valamint Bajor-, Cseh- és Morvaországból is a lehető legrövidebb úton lehessen eljutni. Az úgynevezett Wocheinerbahn az egy időben épült Tauern-, Pyhrn- és Karawanken-vasúthoz kapcsolódva 1906-ig elkészült a Juliai-Alpokban, és Görznél az osztrák államvasút meglévő trieszti vonalához

---

<sup>22</sup> ZSIGMOND ENIKŐ (2014): A lóvész Karakó-híd története 1897-től 1997-ig. *Erdélyi Gyopár* 24. évf. 3. sz.



csatlakozott.<sup>23</sup> A műtárgyat a bécsi Leopold Örley tervezte, aki Wumb főépítész mellé volt beosztva az építkezésen.

1916 augusztusában a császári hadsereg a 6. isonzói csatában föladta a folyó nyugati partját, és Görztől két kilométerre északra a keleti oldalra vonult vissza. A kiürítendő területen lévő közúti hidat és a vasúti köhidat augusztus 8-áról 9-ére hajló éjjel az osztrák–magyar vasúti század 930 kilogramm ekrazittal fölrobbantotta. A 12. isonzói csatában 1917. október 24-e után az osztrák–magyar és német hadsereg a vasútvonal területét tartósan felszabadította, ezért Alfonz Ruttner vezetésével megkezdhették a híd felújítását. A szörnyű harcok okozta teljes pusztítás és a téli időszak következtében mind a munkások elhelyezése, mind az anyagok szállítása jelentős nehézséget okozott. A hátszorból Tarvisión és Udinén át, nagy kerülővel szállították az építőanyagokat Görzbe, ahonnan benzin-villanymotoros tábori vasút vitte a helyszínre, végül annak felét motoros kábeldaru emelte át a folyó bal partjára. Az éjszakai munkavégzéshez villanytelepet helyeztek üzembe, és a két darab emeletes Roth–Waagner-féle alsópályás acélszerkezetet két oldalról tolták be a híd közepére. Az osztrák–magyar hadsereg utolsó nagy hídfelújítása 1918. január 1. – április 24. között zajlott, másnap a forgalmat megnyitották. Seregeink visszavonulásakor a hidat újra már nem rombolták, így az sértetlenül került olasz kézre. 1925–27 között az eredeti kőboltozatot visszaállították. A második világháború légitámadásait a híd szerencsésen átvészelte. Ma is áll, 1985 óta védett technikai műemlék, ám mivel a Transalpin-vasútvonal területén ma négy állam osztozik (a Karawankenbahntól északra Ausztria, a Wocheinerbahn Szlovénia, az isztriai szakasz Horvátország, Trieszt Olaszország része), eredeti jelentőségét már nem nyerheti vissza.

## ÖSSZEOMLÁS

Az Osztrák–Magyar Monarchia a háború utolsó pillanataig hősieles küzdelemben várta sorsának beteljesülését. A balkáni front vereségei után Bulgária szeptember 25-én fegyverszünetet kért, az antant Franchet d’Esperey vezette hadserege pedig gyors ütemben közeledett a Száva–Duna vidékére. Miközben a háborús vereség az addig kitartó kül- és belpolitika alakulását is egyre erőteljesebben a

---

<sup>23</sup> PETRONIO, PAOLO (1997): *Transalpina. Die Wocheinerbahn. Bohijnska Proga. La Linea di Wochein*. Trieste, Edizio Italo Servo. 53–102.

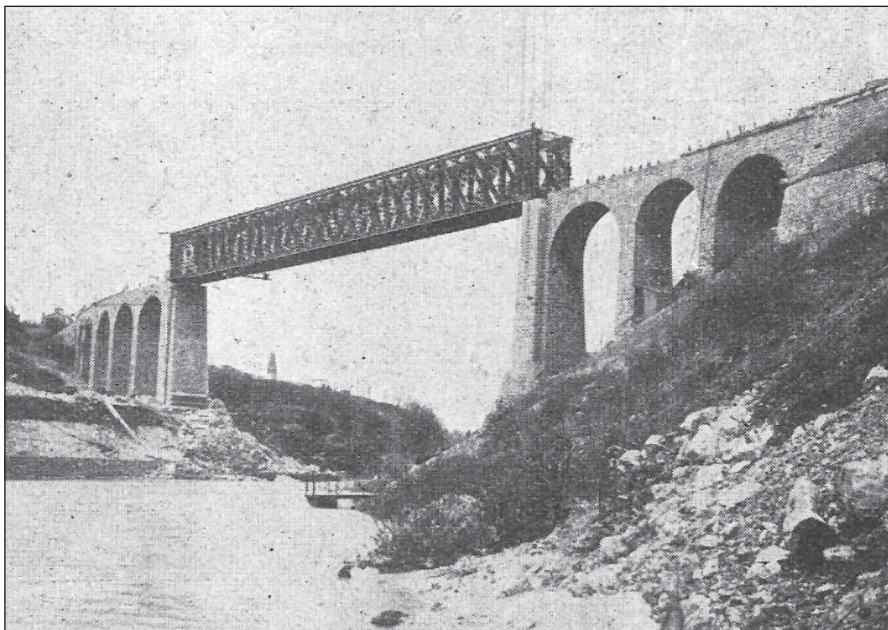


forradalmi összeomlás felé terelte, a ZTL egy utolsó csapatösszevonás szállítását szervezte meg a Délvidékre.

A Monarchia vasútja az anyagszer-ellátási és foglalkoztatási nehézségek ellenére fegyelmezetten és kitartóan szolgálta a közös államot. A vonatovábbítás legsúlyosabb problémáját az jelentette, hogy a több éven át tartó túlfeszített forgalom a járműveket, a vasúti pályát és a berendezéseket rendkívül megterhelte, és az emiatt bekövetkező „fekvemaradások” és a nem mérséklődő igények jelentős feltorlódásokat okoztak. 1918 októberében egyszerre zajlott a balkáni értékek kimenekítése a Bród–Zágráb és Fiume–Zágráb vonalakon, a csapatösszevonás ezzel ellentétes irányú szállítása, és a Románia felől zajló kiürítés. A szolgálatot elhagyó katonák önkéntes vonatfoglalásokkal indultak vissza az ország belseje felé. Azaz csak indultak volna, mert az utolsó napokban a két államrészen összesen 30 ezer vasúti kocsí negyvennyolc óránál hosszabb ideig vesztegelt.

A Wekerle-kormány kezdeményezésére a ZTL értekezletet szervezett Gámán Gábor magyar forgalmi felügyelő vezetésével Bécsben a kelet-erdélyi értékek kimenekítésére. A magyar honvédelmi minisztérium véleménye szerint a megszállítás által veszélyeztetett terület a Maros-torkolattól kezdve a Maros folyásán át a Szeged–Szabadka–Pécs vonalig terjed, onnan tovább pedig a Dráva mentén. Tehát a higgadtabb magyar szakemberek kb. három héttel korábban már tisztában voltak a későbbi fegyverszünet várható antant követelésével... – Az adott közlekedési viszonyok között már nem volt lehetőség az értekezlet határozatainak végrehajtására.

Október 30-án a ZTL még ontotta a Lux és Balaton fedőnevű szállítmányokra vonatkozó megrendeléseit, amikor a horvát nemzeti tanács bejelentette a Monarchiától való elszakadását és a területén található vasúti ingatlanok, járművek és felszerelési tárgyak lefoglalását. A vasúti közlekedés nem állt meg, sőt a forgalom mértéke a következő hetekben még növekedett, de ennek irányítása a fegyverszünetek megkötése után már az antanthatalmak megbízottjaira hárult.



*A tábori vasútezered által Roth–Wagner-szerkezettel ideiglenes jelleggel helyreállított Salcano-híd (A kép Jacobi 1938. 451. oldaláról származik)*

Az összeomlást követő vasúttörténeti események – a szomszédos és önállósuló népek megszállták a hálózat jelentős részét; lefoglalták az ott talált járműveket; a vasúti berendezések rongálásai; magyarellenes atrocitások a vasutasság és a vasúti üzemek dolgozói körében; tömeges elbocsátások és menekülthullám; kb. egymillió hadifogoly szabad eltávozása, garázdálkodása; több mint 1,5 millió frontkatona Budapestre utazása, onnan közel egymillió továbbutazása; a Tanácsköztársaság és a román megszállás, az ország kirablása; Trianon –, ugyanúgy, mint a vasutasság és a műhelyi munkástársadalom háború alatti megpróbáltatásai és munkabeszüntetései nem férnek jelen tanulmány keretei közé. (4. térkép)

## ÖSSZEGZÉS

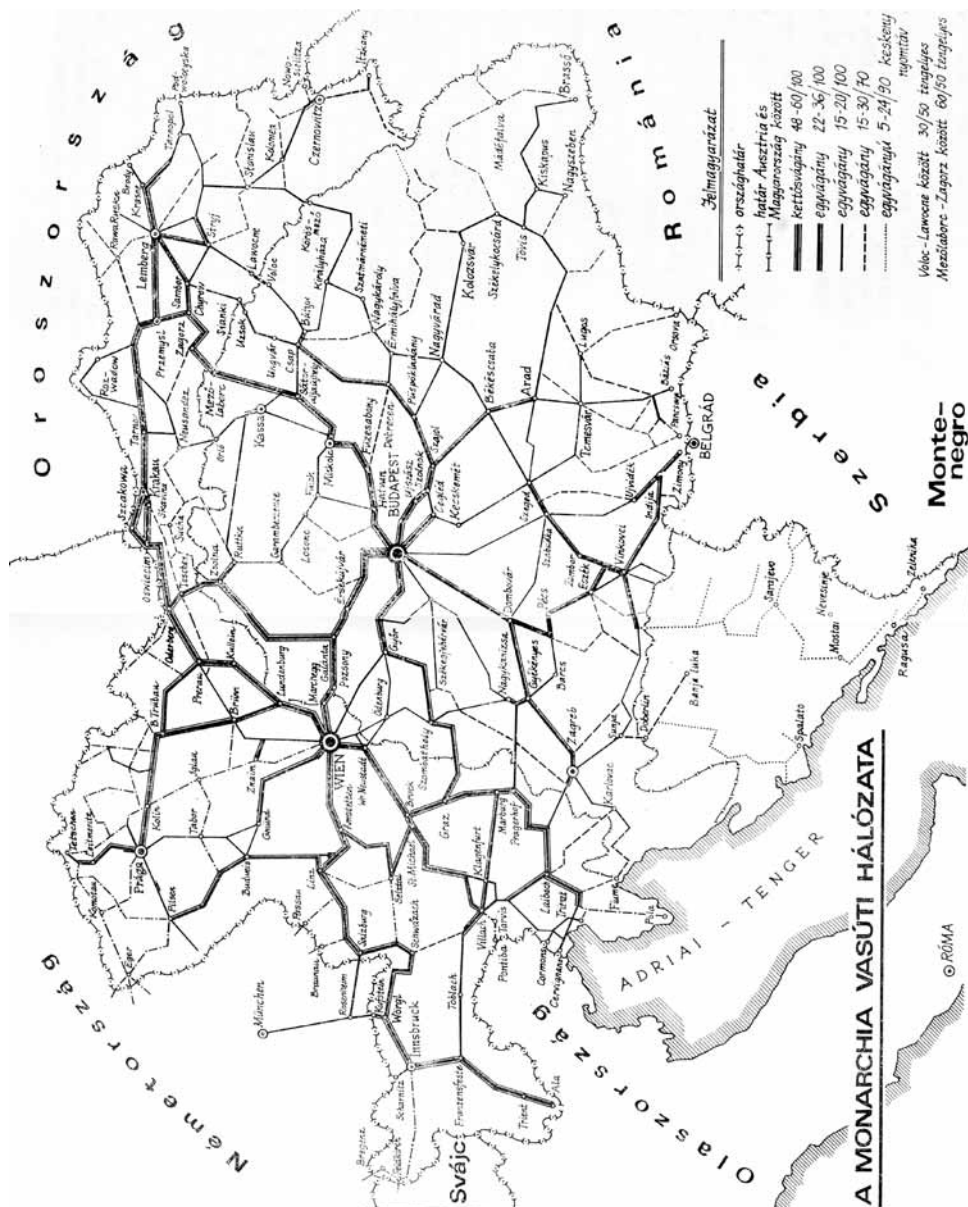
A tanulmányban bizonyítani kívántuk, hogy az Osztrák–Magyar Monarchiának a közlekedés fejlődésével és a külpolitika aktualitásaival nem számoló elavult felvonulási terve túlbiztosított volt, és ez jelentősen lelassította a frontra szállítást, döntően hozzájárult a villámháborús stratégia összeomlásához. A Monarchia

vasútföldrajzi adottságai megnehezítették a felvonulást és átcsoportosítást a háború első szakaszában kialakuló frontokon. Ugyanakkor a közös hadsereg vasútezrede magas műszaki színvonalon teljesítette az okozott háborús károk helyreállítását, továbbá a katonai és tábori vasútvonalak üzemeltetését. A hátszág vasúttársaságai a foglalkoztatási és ellátási nehézségek ellenére heroikus küzdelmet vállaltak azzal, hogy a katonai jellegű személy- és áruszállítások mellett a polgári áru- és személyszállítást csak a szükségletek mértékéig korlátozták.



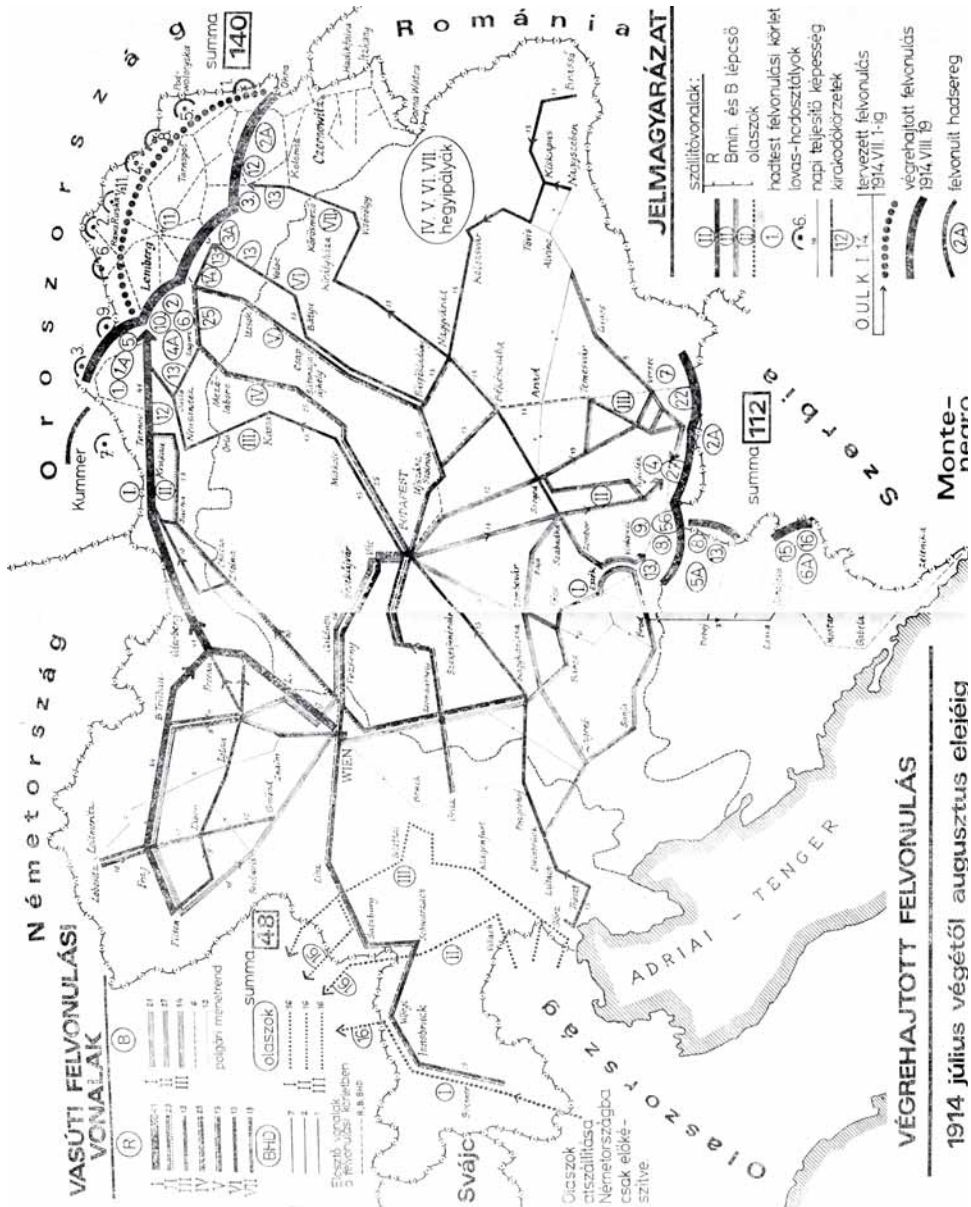
*Frontkatonák hazatérése  
(A fotó a Budapesti Közlekedési Múzeum gyűjteményéből származik)*

(1. térkép) Az Osztrák–Magyar Monarchia vasúti hálózata  
(Valamennyi térkép Kéri idézett művéből származik)

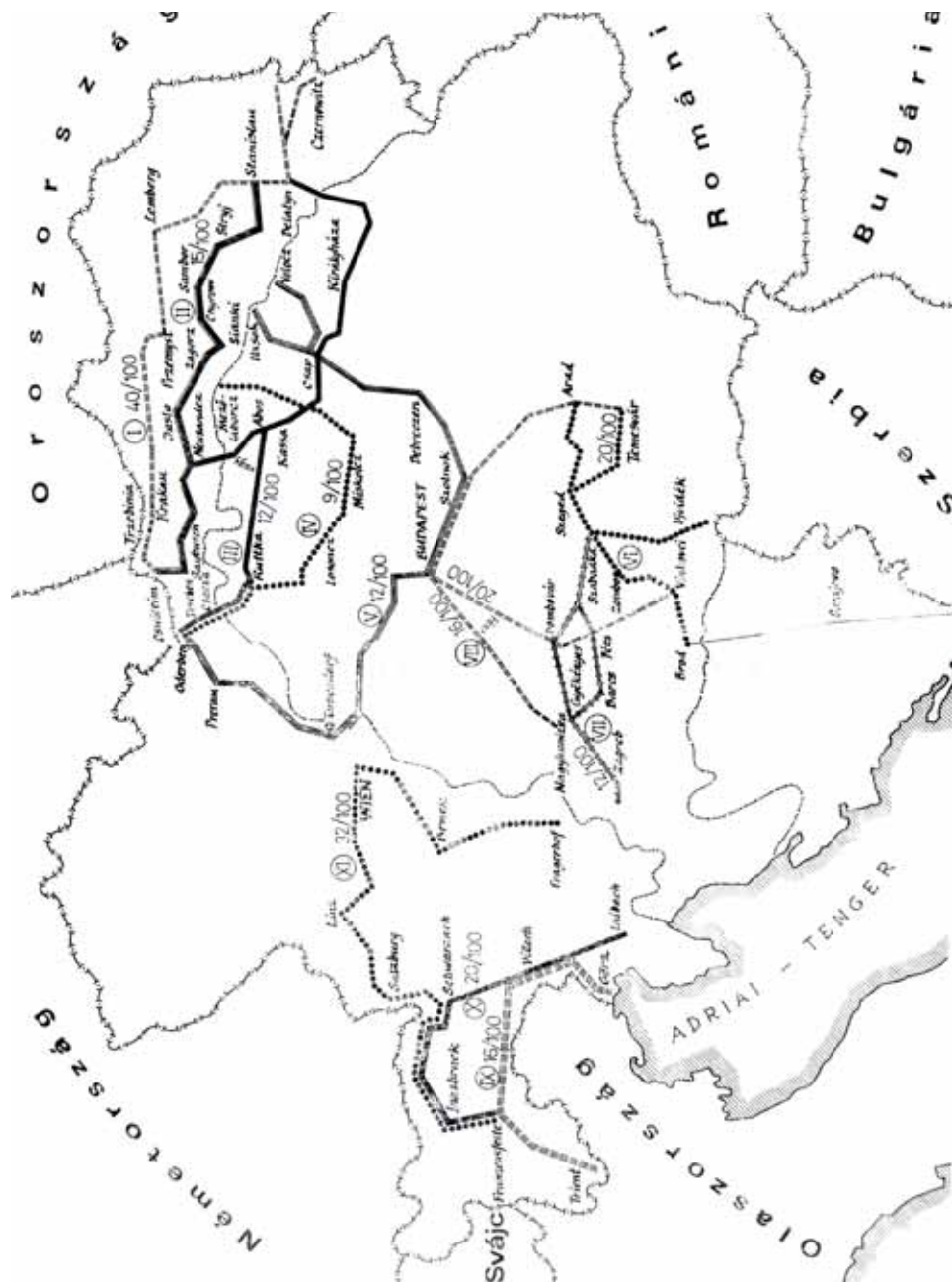




(2. térkép) A Monarchia végrehajtott felvonulása

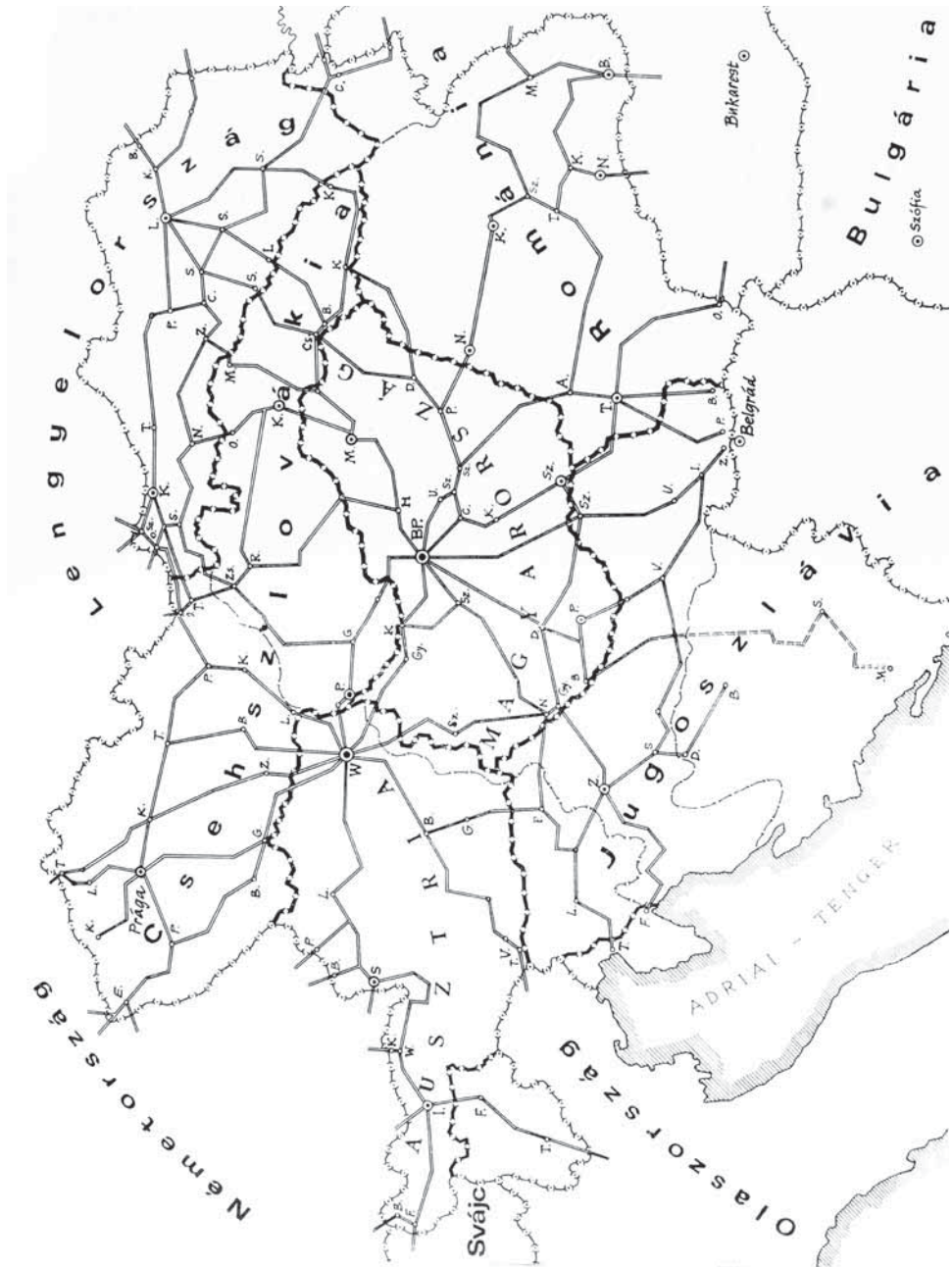


(3. térkép) Átcsoportosítási lehetőségek



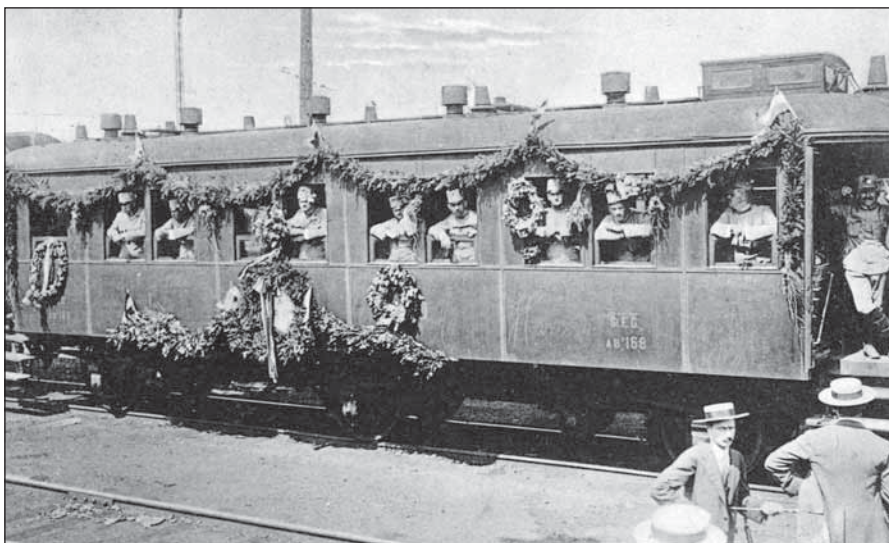


(4. térkép) Az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlása és a vasúti fővonalak





A fotó-levelezőlap aláírása szerint Ferenc Ferdinánd Szarajevóba érkezik egy órával a merénylet előtt. A szereplő és a főszereplő bizonyosan, az állomás is vélhetően azonos, ám a fénykép egy korábbi alkalommal készülhetett, hiszen a közeli Ilidža fürdőhelyről a trónörökös feleségével, Chotek Zsófiával június 28-án sokkal ünnepélyesebb külsőségek között érkezett a keskeny nyomközű szarajevói állomásra



Virágokkal díszített 1–2. osztályú, háromtengelyes személykocsiban indulnak a frontra a veszprémi 31. honvéd gyalogezred tisztjei 1914-ben. A kocsi jobb oldalán az 1891-es államosítás előtti tulajdonosnév (StEG) szerepel

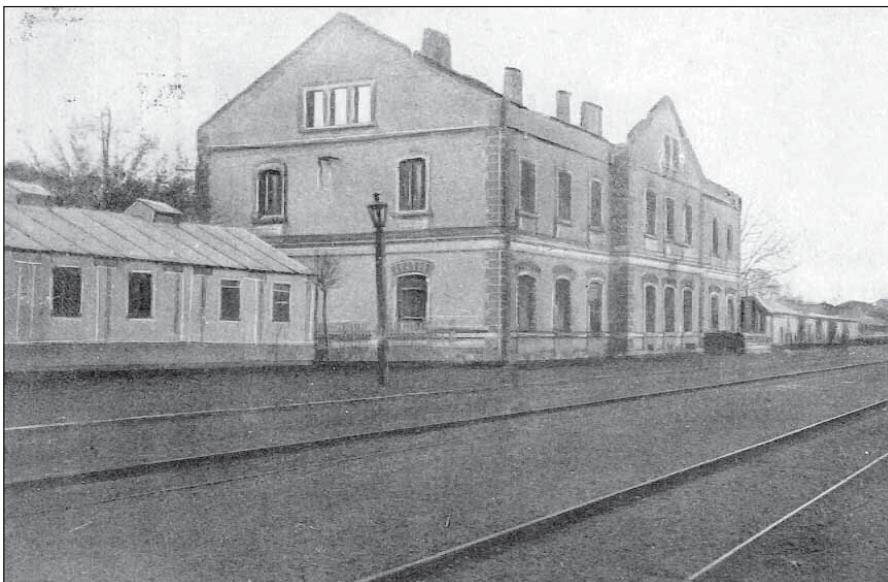


*Kárpátalja első határvonala hat viadukton és négy alagúton át vezetett munkács–beszkidi vasút volt, amelyet a MÁV 1884–87 között épített meg.  
A szép kisszolyvai (Szkotárszka) völgyhíd az utolsó a határalagút előtt*

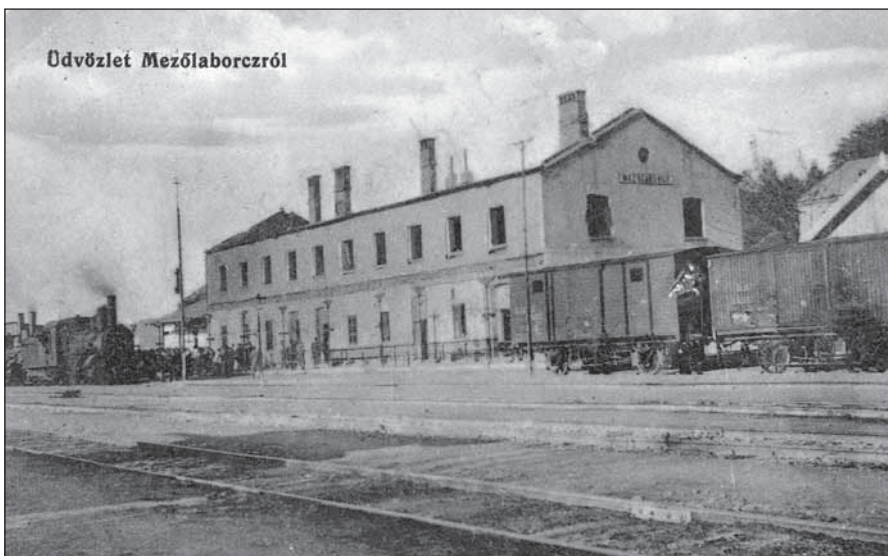


*Az uzsoki határ országútja Hajasad (Voloszjanka) felé háttérben a viadukttal.  
A Nagyberezna–Uzsok stratégiai határvasutat a MÁV 1905. október 15-én adta át a forgalomnak*





*Sambor állomás – az uzsoki vasút csatlakozópontja a helyi galíciai vonalakkal –  
lerombolt állapotban az oroszok kivonulása után*



*Mezőlaborc, a galíciai fővonal határállomása is elpusztítva tért vissza rövid orosz megszállás után a magyar kezekbe. Ezen a képeslapon 1915. december 20-án innen küldte utolsó üdvözlétét a frontra behívott alkalmazott Berzsenyi Janovits József műszaki tanácsosnak, a komáromi államépítészeti hivatalba*



*A nagy háborúban a hadviselő felek erős cenzúrával kezelték a katonai tudósításokat, így sok esetben grafika helyettesítette a hátország „nyugalmát felkavaró” fényképeket. A sebesültek ápolása a pályaudvaron című képeslapot egy szabadságolt baka 1915. május 27-én Sátoraljaújhelyen adta postára*